AGOSTO 1967 — AÑO 4 — N° 36 — $ 150
SUPLEMENTO MENSUAL DE El Gráfico

SPORT

La vida de
ANTONIO ROMA

RACING:
PASO A PASO EN LA COPA

AUTO:
HISTORIA INEDITA DE RAFAELA

T.C.
LA REVOLUCION DEL AUTODROMO

PERFUMO:
el mejor 2 de los últimos tiempos

Fácil de distinguir entre los nacionales aunque no entre los importados.





7 DIAS EN LA VIDA DE UN JUGADOR

(HOY: LUIS CUBILLA)

LUNES



Es el día de descanso. Gladys, su señora, dice que siempre gustó tomar el desayuno en la cama. La hora de levantarse se prolonga hasta el mediodía; después, el rito de los lunes: el asado familiar.



La tarde es para salir a pasear con sus hijos: Luis (5 años), Jorge (4) y Ricardito (18 meses). Los bosques de Palermo y sus juegos son el recorrido predilecto. Siempre busco de aprovechar las horas de sol por los nenes".



Los pibes en casa y una escapada hasta el centro a sacar entradas para el cine. "A la noche vamos a ver una película con mi señora. Mis películas preferidas son las de Jerry Lewis y Peter Sellers... Me gusta ir a reírme..."

MARTES — MIERCOLES — JUEVES

MAÑANA

MARTES



Algunas diligencias; va a cobrar a River e inmediatamente a depositar. "Quiero invertir el dinero en propiedades; es la mejor manera para asegurarse el futuro." También realiza todo lo que concierne a "relaciones públicas" para su pizzería.

MIERCOLES



Un paseo matinal; algunas compras, la visita a algún amigo y preocuparse por la marcha de la empresa de construcciones. "Es una sociedad anónima... Compré algunas acciones con el «Ronco» Onega... Es la mejor inversión...

JUEVES



El coche merece atención. Siempre va a la misma estación de servicio, muy cerca de la pizzería. Como en toda ocasión que pueden están junto suyo, los hijos. "El padre es un chico más con ellos...", sentencia la esposa de Luis.

TARDE

MARTES



El trabajo de todos los días. Entrenamiento. Dedicación y seriedad. "Me brindo íntegramente; cuando termine mi ciclo voy a hacer el curso de director técnico. ¿Volver a Montevideo? No sé, por ahora quiero quedarme aquí".

MIERCOLES



De regreso del entrenamiento surge la preocupación por la casa. Su señora dice: "Siempre, desde soltero, compraba cosas para el hogar". Ahora está terminando un "quincho" para hacer los asados. Y un patio techado para las visitas.

JUEVES



A cuidar la marcha del comercio. Esa noche no puede ir. De pasada controla con su socio la mercadería. Es ocupación de todos los días, y por cierto que Cubilla le dedica su tiempo.

NOCHE

MARTES



Salvo los lunes, todos los días va a la pizzería. Luis está en la caja y con el público. "Voy todas las noches; a las 22 me vuelvo a casa... Pero a veces vienen los amigos y me quedo hasta más tarde; hacemos verdaderas peñas de fútbol..."

MIERCOLES



"Mientras los nenes están levantados vemos programas infantiles; cuando vuelvo del negocio ceno y después vemos con Gladys alguna serie policial o una película, o bien conversamos aprovechando la tranquilidad. A las 24 estoy acostado."

JUEVES



Esa noche había una comida. Los amigos de River. "Muchas veces solemos reunirnos a cenar. Otras veces lo hacemos en compañía de algún matrimonio amigo". (Los más íntimos: Ermindo Onega y "Cacho" Silveira.)

VIERNES



Junto a su señora va haciendo las compras. "Luis es muy compañero en todo; siempre conversándome y ayudándome. Nos gusta salir mucho, y a él principalmente, cuando los chicos nos lo permiten. No somos amantes de la rutina..."



La última revisión de la semana. El doctor Melito y el preparador físico Gozza, atentos a una pequeña molestia. Este día el entrenamiento fue muy liviano. Luis Cubilla siempre cuidadoso de su estado, celoso de su rendimiento.



Una hora de tranquilidad es aprovechada por Luis para avanzar en sus estudios. "Estoy haciendo un curso de inglés junto con unos cuantos muchachos de River. Le dedico una o dos horas todos los días. Me gusta estudiar..."

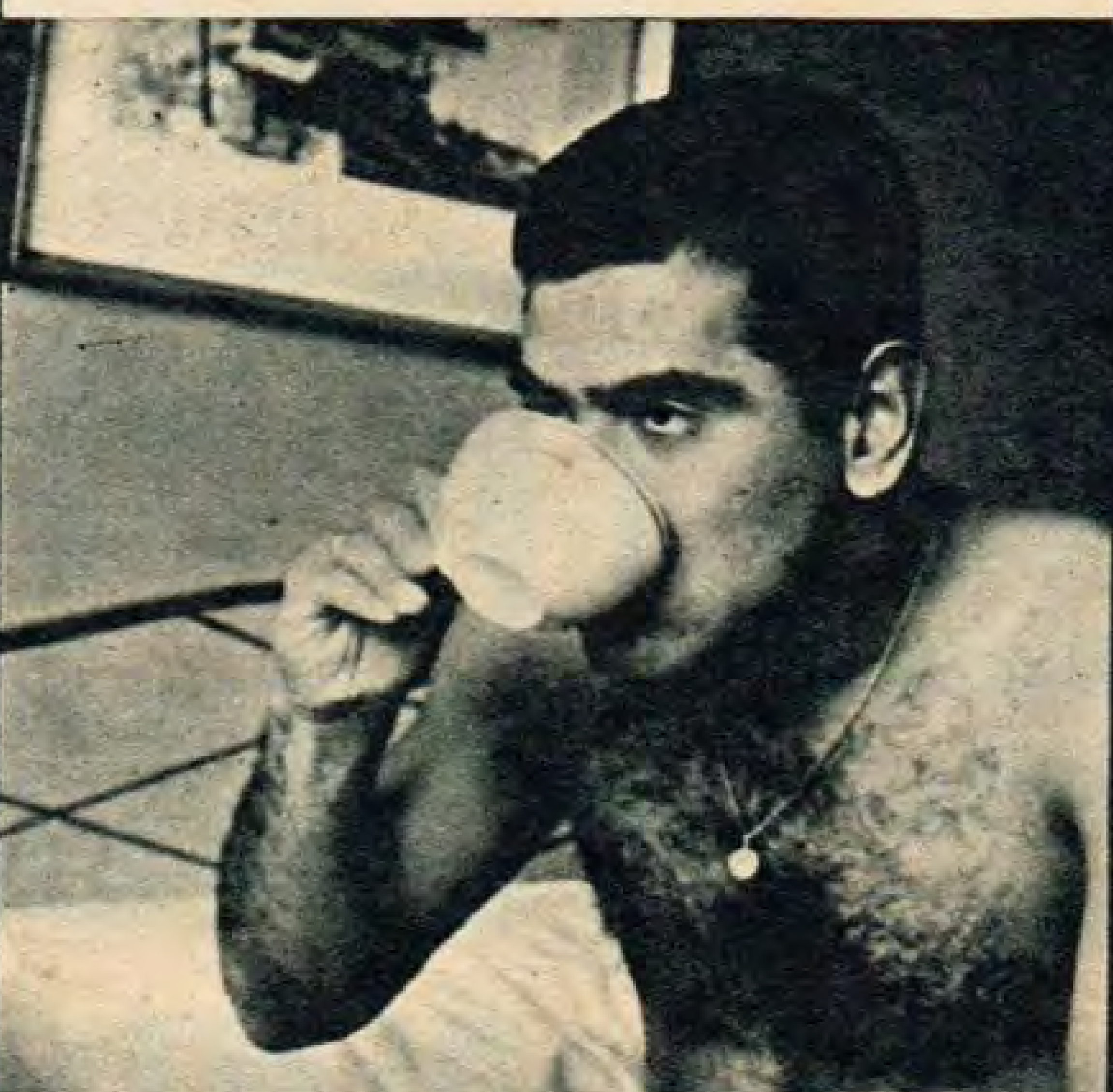
SABADO



"Me gusta mucho estar al aire libre y el tenis. Cuando puedo voy hasta el club a jugar un partido. Casi siempre aprovecho los sábados a la mañana. Suele acompañarme mi señora cuando la abuelita se queda en casa con los nenes".

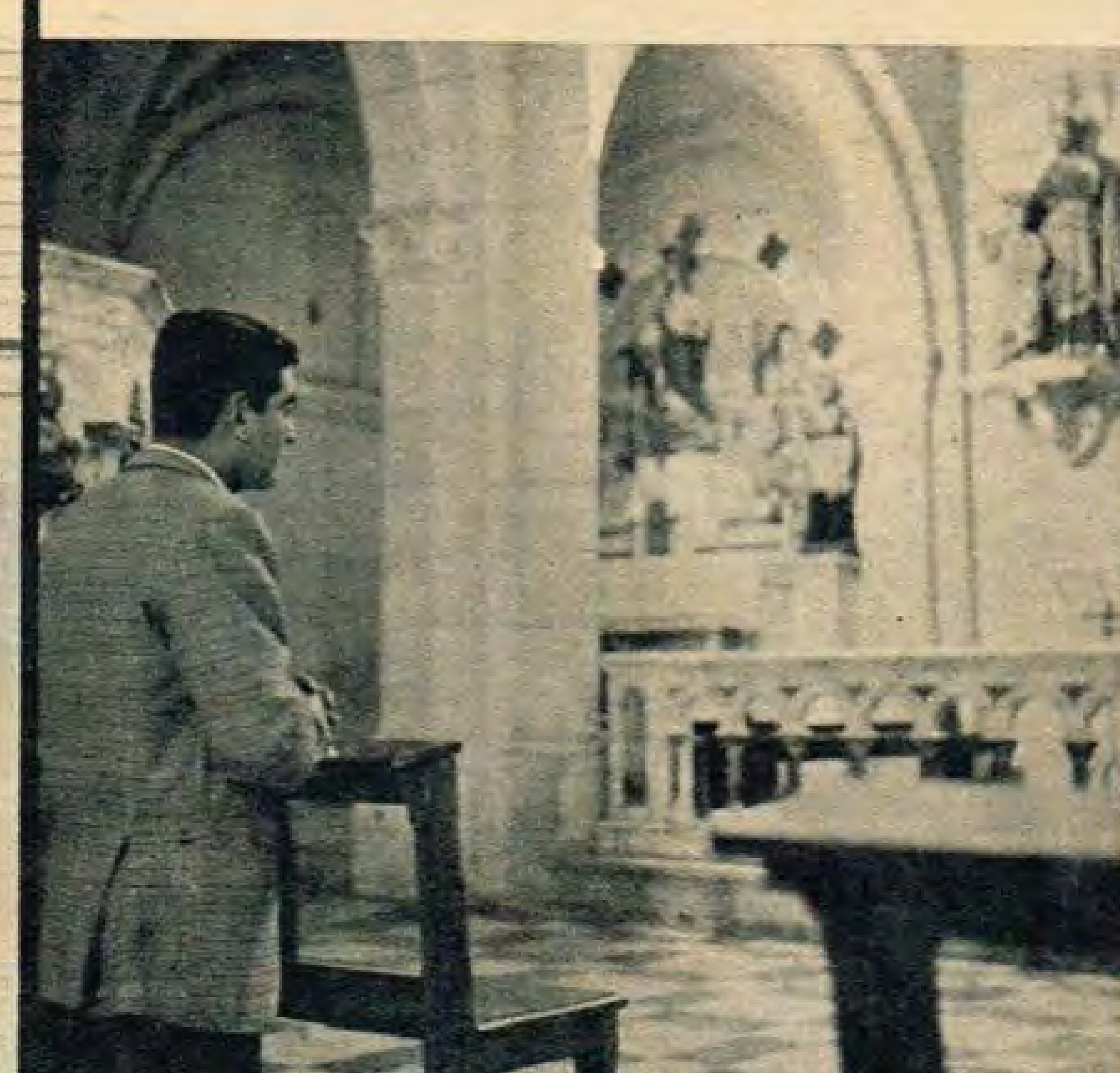


"Después de almorzar tengo que jugar con los pibes. Salimos con Gladys a pasear con ellos, comemos en algún carrito de la costanera o vamos a un cine de tarde, volvemos a casa temprano, y después me concentro..



Leer, algún entretenimiento con los otros jugadores. La vida de la concentración le impone quietud. En contra de su temperamento inquieto. Pero Luis es de los más puntuales, siempre llega una hora antes de la cita.

DOMINGO



Cubilla es muy religioso. "Cuando puedo voy a escuchar misa. Antes iba todos los domingos. Pero como ahora nos concentramos la veo por televisión". Quizá un ruego, un deseo que complementará su esfuerzo en el partido.



Su tarea más difícil. El porqué de toda una semana. Luis Cubilla en 90 minutos frente a la multitud. Todo afán, y en él resume un nombre: la fama. Luis en la cancha. "Muy pocas veces viene mi señora a verme..."



"Después del partido vuelvo a casa rápidamente. Voy a tomar la merienda con mi familia. Tengo mucha hambre." Su señora lo confirma: "Es muy goloso; ¿qué es lo que más le gusta? El arroz a la cubana y es de comer muchos dulces..."

SUPLEMENTO MENSUAL DE El Gráfico

SPORT

AGOSTO 1967 — AÑO 4 — Nº 36



DIRECTOR EJECUTIVO:
Constancio C. Vigil.
DIRECTOR EDITORIAL:
Carlos Fontanarrosa.
REDACTOR JEFE:
Juvenal.
SECRETARIOS DE REDACCION:
Héctor Vega Onesime, Jorge Ventura.
REDACTORES:
Osvaldo Ardizzone, El Veco,
Ernesto Cherquis Bialo, Piri García,
Roberto Carozzo, Adolfo Imas.
COLABORADORES:
Jorge Taboada, Oscar Fernández,
Pablo Ramírez, Néstor J. Carbia,
Ernesto Patrono, Juan J. Lujambio,
DEPARTAMENTO DE FOTOGRAFIA
JEFE: F. Javier Ochoa.
FOTOGRAFOS:
Aldo Abaca, Ricardo Alfieri,
Enrique Bianco, Ernesto Carreño,
Carlos de la Iglesia, Diego Della Barca,
Eduardo Forte, Norberto González,
Antonio Legarreta, Daniel León,
Roberto Pellizzeri, Humberto Speranza.
DIRECTOR DE ARTE:
Emilio Hiram Morales.
DIAGRAMADOR:
Alberto Lehrhuter
GERENTE ADMINISTRATIVO:
Carlos Aller Atucha.
GERENTE DE
PRODUCCION DE PUBLICIDAD:
Juan Carlos Fernández.
ADSCRIPTO A GERENCIA:
Héctor A. Cattaruzza.
JEFE DE PROMOTORES:
Alfredo L. Agote.
PRODUCTORES:
Enrique Fernández Altamirano.
Fernando Esteves.
GERENTE DE CIRCULACION:
Juan Carlos Fernández.
DIRECTOR DE TALLERES:
Jorge Terra.



SPORT, Suplemento mensual de EL GRAFICO, es publicada en Buenos Aires, República Argentina, por Editorial Atlántida S. A., Azopardo 579, R. 91, T. E. 33-4590 al 99 y 34-8840 al 49. Director General: Carlos Vigil. Aparece el primer viernes de cada mes. Precio del ejemplar en todo el país: $ 150. Suscripciones en la República Argentina, 1 año: $ 1.?30.— m/n. En el Exterior, con franqueo Vía Aérea Certificado, 1 año (12 números) u$s. 18.—. Registro de la Propiedad Intelectual Nº 905.715. Impresa en la Editorial Atlántida, S. A., exclusivamente con Tintas Letta. Printed in Argentina. Adherida al Instituto Verificador de Circulaciones, y a la SIP, Sociedad Interamericana de Prensa.

CORREO ARGENTINO
CENTRAL, SUC.
-34 B 60 y 27
Franqueo a pagar
CUENTA 36
Tarifa reducida
CONCESION 7566

CESARINI OBLIGA...

La vida de Renato Cesarini desbordó por su riqueza el espacio asignado en Los Grandes Servicios de la edición anterior. Por eso apelamos al recuurso poco común de hacer la entrega de una nota en varios números. Pensamos que los tantos matices de su dilatada biografía encierran un valor humano y una enseñanza que no permitían ningún tipo de mutilación. Cuando lo anecdótico tiene un mensaje profundo, como en este caso, exige un despliegue generoso. E incluso para desvirtuar las interpretaciones maliciosas que alguno pueda hacer de ciertos episodios de su vida, don Renato dará al final de esta serie un "Mensaje a la juventud", donde quedará compendiada la síntesis de su experiencia.

"La historia de las 500 Millas de Rafaela", una de las más clásicas competencias de nuestro automovilismo, mereció una investigación que hoy ofrecemos en todos sus detalles. Desde Riganti (primer vencedor) hasta Jorge Cupeiro (el último) la evocación rescata personajes y hechos de esta prueba tradicional, que el próximo mes de septiembre cumplirá una nueva etapa. Y para Los Grandes Servicios del número que viene estamos preparando otra nota apasionante: "La mejor pelea que vi en mi vida".

FONTANARROSA

SUMARIO

HASTA LA 20ª JORNADA

17ª FECHA

25-6-67

RIVALES	SCORE	GOLES	MENTALIDAD OFENSIVA	CALIFICACION PARTIDO
G. y Esgrima F. C. Oeste	1 (0) 1 (1)	Pardo, Martínez	4 0	★★★★
Boca Juniors Lanús (23-6-67)	1 (0) 1 (0)	Zarich, De Mario (P)	4 2	★★★★
Platense D. Español	2 (2) 1 (1)	Bulla, Subiat, Catania	3 2	★★★
V. Sarsfield Estudiantes	2 (2) 0 (0)	Carone, Wehbe	3 2	★★
Banfield River Plate	0 (0) 2 (2)	Mas, R. Delgado (en contra)	3 1	★★
Racing Huracán	0 (0) 0 (0)	—	2 2	★★
Unión R. Central	0 (0) 0 (0)	—	1 1	★★
Chacarita Jrs. Atlanta	3 (2) 2 (1)	Bisio, Ferraro, García Cambón, Salomone (2)	2 1	★★
N. O. Boys Colón	2 (1) 0 (0)	Zucca, Avallay	2 1	★★
Quilmes Argentinos Jrs	3 (2) 0 (0)	Yudica, Leeb, Mattera (P.)	1 0	★
San Lorenzo Independiente	0 (0) 0 (0)	—	0 0	★

18ª FECHA

2-7-67

RIVALES	SCORE	GOLES	MENTALIDAD OFENSIVA	CALIFICACION PARTIDO
R. Central G. y Esgrima	2 (0) 0 (0)	Bielli (2, 1 P.)	4 3	★★★★
Argentinos Jrs. Platense	2 (1) 1 (0)	Mentasty, Toublanc, Medina	5 2	★★★★
Huracán V. Sarsfield	0 (0) 3 (1)	J. Pérez, Carone (2)	1 3	★★★
F. C. Oeste San Lorenzo	2 (1) 0 (0)	Collado, Hugo Martínez	1 3	★★
River Plate Chacarita Jrs.	4 (2) 1 (0)	Más (2), Daniel Bayo, Daniel Onega, Montes	5 1	★★
Lanús Racing	1 (1) 2 (0)	Acosta, Díaz, Raffo	2 2	★★
Atlanta Boca Juniors	1 (1) 1 (0)	Salomone, Menéndez	2 2	★★
Colón Quilmes	0 (0) 0 (0)	—	1 1	★★
D. Español Unión	3 (1) 1 (0)	Figueroa (e.c.), Catania, Souto, Zanabria	3 1	★★
Estudiantes N. O. Boys (30-6-67)	2 (1) 2 (0)	Echecopar (2), Ulrich, Sarrachini	4 1	★
ndependiente anfield	3 (2) 1 (0)	Artime, Tarabini (2, 1 p.)	3 1	★

Nuestra reseña contiene aquí 4 jornadas del Campeonato Metropolitano, con la opinión de Sport sintetizada en las clásicas estrellitas. Tal como acostumbramos, incluimos también el puntaje correspondiente a la mentalidad ofensiva, detallado en cada uno de los 44 partidos que consignamos.

MUY BUENO	✶✶✶✶✶
INTENSO	✶✶✶✶
BUENO	✶✶✶
REGULAR	✶✶
MALO	✶

19ª FECHA

8-7-67

RIVALES	SCORE	GOLES	MENTALIDAD OFENSIVA	CALIFICACION PARTIDO
Quilmes Estudiantes	0 (0) 0 (0)	—	2 4	✶✶✶✶
Unión Platense	1 (0) 1 (0)	Ruiz, Murúa	3 3	✶✶✶
V. Sarsfield Lanús	2 (0) 0 (0)	Carone, Wehbe	2 0	✶✶✶
Banfield F. C. Oeste	1 (0) 1 (1)	Massalis (e.c.), Bertulessi	2 1	✶✶✶
Racing Atlanta	2 (1) 2 (1)	Maschio, Basile, Salomone, J. Fernández	2 4	✶✶
G. y Esgrima D. Español (7-7-67)	1 (0) 2 (0)	O. T. López (P), Rudzky, Pérez	4 1	✶✶
Argentinos Jrs. Colón	0 (0) 0 (0)	—	3 3	✶✶
San Lorenzo R. Central	1 (0) 2 (1)	Veira, Palma, Gennoni	1 2	✶✶
Chacarita Jrs. Independiente	0 (0) 0 (0)	—	1 2	✶
N. O. Boys Huracán	0 (0) 0 (0)	—	1 1	✶
River Plate Boca Juniors	1 (0) 0 (0)	Daniel Bayo	1 2	✶

20ª FECHA

16-7-67

RIVALES	SCORE	GOLES	MENTALIDAD OFENSIVA	CALIFICACION PARTIDO
D. Español San Lorenzo	2 (0) 2 (1)	Pérez (2, 1 P), González (2)	4 2	✶✶✶
Estudiantes Argentinos Jrs.	1 (0) 1 (1)	Coch, Verón	3 1	✶✶✶
Boca Juniors Racing	0 (0) 0 (0)	—	3 2	✶✶✶
Platense G. y Esgrima	3 (1) 1 (0)	Subiat, Medina (2, 1 P), Conde Méndez	3 1	✶✶✶
F. C. Oeste Chacarita Jrs.	1 (0) 2 (1)	C. Rodríguez, Montes, Neuman	1 3	✶✶
R. Central Banfield	1 (0) 1 (0)	Giribet, Zapata	1 1	✶✶
Huracán Quilmes	4 (1) 2 (0)	Tedesco, Obberti (2), Vera, Prospitti, O. López	3 1	✶✶
Colón Unión	1 (1) 1 (1)	Colman, Nogara	3 1	✶✶
Independiente River Plate	1 (1) 0 (0)	Artime	1 0	✶✶
Lanús N. O. Boys	1 (1) 0 (0)	Acosta	2 2	✶✶
Atlanta V. Sarsfield (14-7-67)	0 (0) 0 (0)	—	1 1	✶

ANTONIO ROMA

EL ARQUERO QUE LE GANÓ AL DESTINO

La única pasión que desplaza al fútbol. Los pibes, el hogar y una sonrisa para la evocación.

UNA HISTORIA DONDE LA FATALIDAD TERMINO RESIGNADA POR LA FORTALEZA ESPIRITUAL Y FISICA DE UN HOMBRE QUE SIEMPRE SE SINTIO GANADOR. LOS GOLPES NO LOGRARON QUEBRAR SU OBSESIVA MENTALIDAD TRIUNFADORA.

por

HECTOR ONESIME

Vemos el estadio lleno. La trascendencia de cualquier domingo en cualquier cancha. Y esa figura presuntuosa en el andar y en la vestimenta. Esa "pinta" que provoca el comentario socarrón e intencionado.

Entonces meditamos en l o s recodos amargos de esta historia. En los duros golpes físicos y anímicos que se desdoblan en la vida de Antonio Roma.

Deambulamos juntos por la estación de la niñez. Cuando la mente virgen conjugaba en el futuro las viejas utopías hundiéndolas en el brillante porvenir del tiempo. Cuando se reunía con aquella barra apesadumbrada que conocía su estado de penuria al salir del trabajo eterno. Cuando en la llanura agreste de una calle sin asfalto entregaba su ocio al secreto vertiginoso de la tontería.

Por eso aceptamos el desquite arrogante que hoy se dilata en la dimensión de su tórax, en el fulgor provocativo de un coche último modelo, en el celo artesanal por meter el lujo en todos los rincones de su nueva casa. Porque detrás de ese orgullo, que a pesar de todo no reniega del pasado y se aferra a la melancolía de un barrio que no abandona, hay tristezas y hay quejidos.

En el relato se demoran las sonrisas. La frente se hace "fuelle" revolviendo los caminos de la memoria para ubicar la rebeldía precoz que encadena los episodios de una novela gris. Hasta que la magia del fútbol anuncia la alborada radiante que parecía negada.

Vemos el estadio lleno. La trascendencia de cualquier domingo en cualquier cancha. Y entonces pensamos en el jugador. En la maciza imagen que se eleva en el arco de Boca. Que simboliza un estilo que algunos condenan. Que luchó para mostrar a todos la abyecta pretensión de sus detractores.

Atajando, atajando, atajando. . .

Así fue destrozando las dudas y las críticas.

En el prodigio de su físico sucumbieron la pobreza y las burlas.

Ahora goza el placer de su revancha.

Ahora chocamos con la explosión de su alegría.

Roma tiene derecho. Por esto. . .



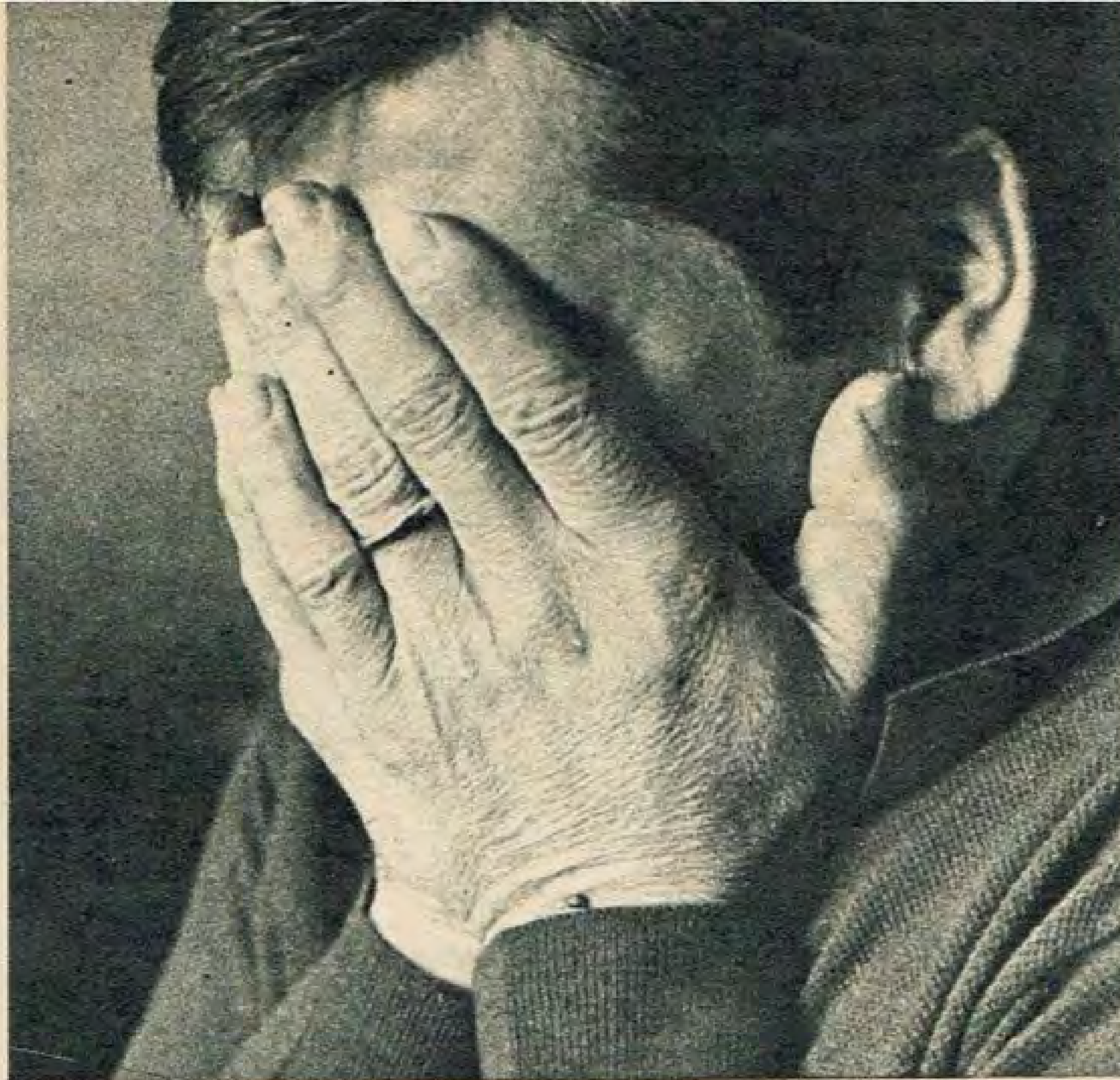
El arquero en movimiento. Una trayectoria vigente de aplastante solidez.



La suntuosidad del coche y la fachada. El pasado se denuncia en una calle sin asfalto.

ANTONIO ROMA

EL ARQUERO QUE LE GANÓ AL DESTINO



El gesto se transforma en una imagen dramática. Como si pretendiese ser un simbolismo. Es el instante en que la mente tropieza con un recuerdo amargo.

"Mis viejos se vinieron de Italia con tres "críos", y los otros tres nacimos aquí con una diferencia matemática de 18 meses cada uno. Somos 5 varones y una mujer. El 13 de julio, fecha que coincide con la de Aníbal Troilo, de 1932, nací en una casa ubicada en Echandía y Larraya, muy cerca de esta zona. De un barrio que me cuesta abandonar.

En mi casa el "viejo" imponía disciplina y severidad. Y yo desde chico comencé a rebelarme, acaso por una íntima necesidad de libertad. La calle tenía una atracción especial, era el mundo de la aventura que me fascinaba.

Pero ya a los tres años y medio me enfrenté a la primera desgracia de las muchas que luego se sumarían en mi vida. Tuve una pleuresía acompañada de pulmonía y ¡qué sé yo! Según los médicos, estaba liquidado. Fue un drama; todos mis familiares lloraban algo que parecía irreparable. Me sacaron el oxígeno y me "dieron el pase" a Flores (cementerio). Y ocurrió la casualidad salvadora. Una vecina se animó a sugerir tímidamente que conocía a un especialista del Salaberry y que se podía intentar la última alternativa. Me llevaron al hospital cuando estaba tres cuartos en el cielo y un cuarto en la tierra. A la noche me operaron y durante veinte días me enfrascaron en una carpa de oxígeno. Todavía estaba entre la vida y la muerte. Por suerte reaccioné bien, y aunque quedé internado 5 meses y soporté 10 un vendaje que iba desde el cuello a la rodilla, pude recuperarme. Todavía tengo el recuerdo de una cicatriz impresionante en la espalda.

En la Escuela Nº 26, que está en Miralla y Ubac, inicié mis estudios primarios. La señorita Amelia, de primer grado, ¡qué recuerdo inolvidable! Siempre venía a mi casa, me ayudaba en todo y hasta me regaló el primer sobretodo que tuve. Incluso llegó a pagarme un colegio particular para que mejorara. Y a pesar de ser muy rebelde me encargaba el cuidado del grado. Claro, para algunos yo era un alcahuete, pero la verdad es que lo hacía porque la quería mucho. Ella misma me pasó en segundo grado a la escuela de la calle Larrazábal. Pero su recomendación hizo que la otra maestra me tomara idea. En cualquier lío se la agarraba conmigo. Me tenía a la miseria. Con su regla destrozaba los nudillos de mi mano. Hasta que una vez no soporté más y le tiré un tintero en la cara. Salí corriendo, y en esos momentos el portero que estaba cerrando los inmensos portones casi me aprieta.

En mi casa yo era bueno, pero cuando no me dejaban salir era capaz de hacer cualquier cosa. Mis hermanos colaboraban con el "viejo" para prohibirme las salidas. Entonces me las rebuscaba de alguna manera. Trepaba por los fondos, corría por las terrazas y bajaba por un árbol. En cierta oportunidad cedieron unos pilares y caí en el árbol, donde quedé hamacándome involuntariamente. Enseguida vino mi padre asustado, pero al ver que no me había pasado nada me dio una "salsa" bárbara.

En el barrio era el jefe de la barra. Cuando decía se acabó, se acabó. . . Era campeón en todo. Al balero, a la bolita, al trompo. Y si no ganaba venían las trompadas. Si alguno se "rechiflaba", lo metía adentro de una carnicería y le daba con todo. Pelear era una diversión que me deleitaba.

En esa carnicería que mencioné empecé a trabajar, y el dueño, que tenía un Ford A, me llevaba al mercado Vélez Sarsfield para pelear con los chicos que traían otros. A veces se llegaban a hacer apuestas sobre quién sería el ganador.

En el fútbol me inicié allá por el 41 en un "Campeonato Toddy" para el equipo de Albariños. Como era corpulento jugaba de número dos, y en ese equipo estaba también Calvanese, aquel centreforward que actuó en Ferro y Atlanta. Salimos campeones invictos. Recuerdo que en la tercera de ese club estaba Blazina. Era una tercera sensacional, y una vez que iban perdiendo, yo que siempre estaba allí buscando la pelota, me entretuve un poco y me corrió a patadas. También jugaba conmigo en la sexta Manuel Blanco, el que estuvo muchos años en Racing. Tenía una capacidad fabulosa, era un extraordinario gambeteador. Eramos muy amigos, pero una tarde que nos enfrentamos me insultó y le di una "biaba" tremenda. El episodio se lo recordé un día en la cancha de Ferro cuando volvimos a ser rivales en el campo.

La alegría del potrero también chocó con el severo pensamiento de mi padre. El creía que era peligroso, y además las circunstancias obligaban a realizar otras cosas. En mi casa las necesidades exigían el aporte de todos.



Frente a Lanús en un partido del 56. El mismo rival que había enfrentado la tarde del debut un año atrás.



Vuelo y aterrizaje en la seguridad de sus manos. Con Racing. "Fui el primero en atajarle un penal a Corbatta."



En aquel Sudamericano del 57. Visita a la cárcel de Lima. Duelo de torsos y músculos con un preso peruano.



Una trayectoria común lo identifica con Marzolini. Tres casacas: Ferro, Boca y la nacional. Compañeros y amigos.

Salí a trabajar. Empecé como repartidor de leche, tarea en la que continué durante varios años. Allí también podía hacer alarde de mi fortaleza levantando con cada mano dos tarros que pesaban 25 kilos cada uno.

Después entré en Pirelli. Era la época en que recién salía el gomapluma y me destacaba por la exactitud que tenía para echar un liquido especial en el procedimiento. Por ese motivo un ingeniero que supo valorar mi trabajo me puso al mando de una máquina a pesar de tener apenas 16 años. Para ir a la fábrica tenía que pasar por las canchas de "Fortín La Loma", donde me entretenía un rato. Cierta vez me puse en el arco, casi en broma, y me entusiasmé. Después siempre debajo de la ropa de trabajo llevaba la de fútbol.

Ingresé en la cuarta del club. Un día vinieron a buscarme del equipo Alborada para jugar un partido contra la tercera de mi barrio. Es un hecho que nunca olvidaré. Ocurrió un 25 de mayo. El sábado por la noche me había ido afuera y a las 10 de la mañana siguiente me acordé del compromiso. Estábamos por el cami-



Otra vez la fatalidad. En el 65, contra Estudiantes, y un choque con Pachamé. Ya está el Dr. Gioiosa a su lado.

no de Cintura y volví trotando. Llegué con el partido empezado. El resultado fue éste: Roma 1, "La Loma" 0. Saqué cualquier cantidad de pelotas, atajé penales, hice de todo. Un fenómeno. . .

En esos tiempos acostumbrábamos a hacer picnics en el barrio, donde también se jugaba al fútbol. Yo tenía la costumbre de dormir con la ropa de jugador, pensaba toda la noche en el partido del otro día. Una vez fuimos a Luján y entré en la basílica con toda la vestimenta



Su hobby preferido: la caza. Una colección de rifles y escopetas traídas de Europa para "los ratos libres".

SINONIMOS

ARQUERO: Amadeo Carrizo. Pese a su irregularidad y a ciertos defectos, hay una campaña que no se puede ignorar.
DELANTERO DIFICIL: Carone.
ATAJADA: Contra los alemanes en el Mundial de Londres. Un remate que pegó en Perfumo y se desvió violentamente abajo y al otro palo. Me tiré, y la pelota luego de rebotar en mi antebrazo se elevó saliendo al córner.
RECUERDO: El penal que le atajé a Delem.
TROFEO: Todos los que traje de Inglaterra.
AMARGURA: Un pergamino, que todavía guardo, que dieron en una cena a todos los que quedamos afuera de aquel plantel del Sudamericano del 59. Yo creía que quedaba.
EMOCION: El primer título con Boca y el recibimiento en Ezeiza cuando llegamos de Londres.
HOBBY: La caza y la pesca.
MAESTRO: Adolfo Pedernera.
AMBICION: Seguir jugando muchos años más. Si dejo el fútbol me vuelvo "loco".
ARQUEROS CON FUTURO: Gatti y Buttice.

Más allá de una supuesta rivalidad está el reconocimiento. Admite la trascendencia de Amadeo.





El trofeo de su última excursión al campo. La certeza de una bala y un enorme ciervo que pesaba 118 kilos.

de arquero. Es una imagen imborrable y por eso me hice devoto de esa virgen.

Antes de entrar en la etapa decisiva de mi carrera futbolística quiero evocar a mis grandes amigos de la niñez inolvidable. Al "rusito" que se hizo potentado con la venta y compra de hierro. Al "Tito" Trapiche, al "gordo" Julio, a los hermanos Diéguez. . . Y a muchos otros que mi memoria no olvida. Con ellos pasábamos veladas enteras escuchando música de jazz de entonces. Los discos de Bing Crosby, Tommy Dorsey, Harry James, Benny Goodman. . . ocupaban nuestras horas.

De aquellos momentos también tengo otra muestra de mi fatalidad. Acostumbrábamos a alquilar bicicletas que siempre devolvíamos rotas. En una oportunidad resolvimos hacer una prueba para batir un record de velocidad. Venía en punta, "matando", por un camino mejorado lleno de piedras. Y en pleno embalaje rompí un pedal. Quedé destrozado, en carne viva y tuvieron que darme seis puntadas en el brazo derecho. Pensar que el día anterior pasé frente a los dos médicos de la sala de primeros auxilios y les



La familia controlando los detalles de la nueva casa. El mismo barrio, pero un confort y un lujo distintos.

ANTONIO ROMA

EL ARQUERO QUE LE GANÓ AL DESTINO



"Esta es mi única diversión. Jugar con los chicos y prolongar las noches frente al aparato de televisión."

dije a los muchachos "pobre del que cae en las manos de éstos. . ." Del dolor casi me como la almohada de la camilla.

Tenía 17 años y era el arquero de Alborada. En ese tiempo leí en los diarios que Ferro estaba probando jugadores de mi edad. Fui a probarme y Calocero, que estaba junto a José Scalise en las inferiores, me dijo que tenía condiciones y que esperara la citación. Cuando volví al barrio los amigos me "cargaron", decían que siempre prometían la citación y que después se olvidan de uno.

Pero volvieron a llamarme y me ficharon. Jugué en la cuarta y algunos partidos en la tercera especial. Estando en esta división, en el año 50, me enviaron un telegrama para presentarme en un partido de la primera. Pero, ¡otra vez la fatalidad! En un partido de potrero sufrí doble fractura de costillas y perdí la oportunidad. Eso me costó alargar la espera.

En el 52 estuve a punto de dejar el fútbol. Con edad de tercera había jugado durante 11 partidos en la reserva y llegó un encuentro con River. Una participación más en los equipos superiores significaba la obligatoriedad para el club de hacerme contrato. Me citaron a las 10 de la mañana para volver a integrar la tercera. Casi largo todo, ¡qué bronca me agarré!

Hasta que llegó el ansiado debut en la primera, después de tantas postergaciones. Fue en la cancha de Lanús en el 55, en un partido que empatamos dos a dos, y yo atajé un penal a Moyano faltando cinco minutos. Pero lo curioso de esa tarde es que recibí una patada en la cabeza y seguí en la cancha. Cuando terminamos preguntaba cualquier cosa, no sabía dónde estaba y después se comprobó que tenía una conmoción de segundo grado.

Antes de eso hay otra fecha histórica para mi futuro personal. El 20 de mayo de 1954, yendo al entrenamiento de Ferro, vi una señorita que iba paseando con un perro. Me gustó y en seguida le acerqué un piropo. Desde hace nueve años es la señora Amanda Laino de Roma y la madre de María Estela (8 años) y Marcelo Fabián (4 años).

Lo demás es muy reciente y conocido. Inicié mi campaña internacional en un amistoso contra Uruguay en Paysandú, donde ganamos 2-1. Luego integré aquel gran plantel que ganó el Sudamericano de Lima, en la temporada en que fui el primero en detenerle un penal a Corbatta. Siempre recuerdo aquella jugada. El me amagó y yo también, cuando apoyó la izquierda ya había intuido el destino del remate y fui al lugar del shot.

Otro sueño se me cumpliría en el 60. El pase a Boca junto con Marzolini. Estuve a préstamo y a fin de año me devolvieron. En ese tiempo el titular era Ayala, que andaba muy bien, pero en un cuadrangular le metieron 9 goles en los dos últimos partidos y Boca volvió a pedirme. Al principio costó un poco la adaptación, aunque todo empezó a salir bien. Salimos campeones en el 62, 64 (la mejor campaña de hace mucho tiempo) y en el 65. Junto a eso, la experiencia amarga del Mundial de Chile y luego el de Londres, donde pienso que con una mejor orientación hubiéramos llegado a la final.

Mientras tanto la fatalidad seguía sin abandonarme. En el 63, como consecuencia de dos penales ejecutados por Rolan, que el árbitro en cada caso hizo repetir, me fracturé un dedo. Y en el 65 la grave lesión en aquel choque con Pachamé. Algo realmente dramático. Fractura de costillas, lesión en el riñón y parálisis de intestino. Perdí 1 millón de glóbulos rojos en 36 horas. El doctor Gioiosa se pasó 5 días y 5 noches al lado mío. El creía que tenía una vaso roto y me adelantó que por varios meses no pensara en el fútbol. Pero el problema era del riñón y por suerte me salvé de que me punzaran y acaso también de aguantar una operación. A los 30 días volví a jugar. Siempre tuve entereza para sobrellevar las desgracias por más bravas que fuesen."



Su entrada al túnel en una tarde inolvidable. El penal de Delem. El título está cerca.

LOS RECORDS DE ROMA

Campaña internacional: En encuentros contra selección jugó 41 partidos y le convirtieron 39 goles. Argentina ganó 22 veces, empató 10 y perdió 9. En amistosos contra clubs extranjeros actuó en 11 encuentros y fue vencido 10 veces. Nuestra representación ganó 8, perdió 2 y empató 1.

En el arco de Boca: Con el match jugado contra River (19ª fecha del Metropolitano) completó 195 partidos oficiales en Boca. De esa forma superó el halago que hasta ese momento pertenecía a Claudio Vacca en la era profesional. Este es el detalle de los arqueros que más veces ocuparon la valla del equipo: Roma, 195 encuentros; Vacca, 194; Yustrich, 173; Musimessi, 154; Estrada, 139; Diano, 104.

En total le convirtieron 172 goles, lo que hace un promedio de 0,88.

En su campaña surge un hecho curioso. Las dos únicas veces que le convirtieron 4 goles fue en la cancha de Boca y frente al mismo rival: Atlanta. En 1960 empataron 4-4 y en 1964 ganaron los visitantes 4-2. En este año produjo los siguientes records: en los 30 partidos del torneo le hicieron solamente 15 goles. Mantuvo su valla invicta durante 7 partidos consecutivos. Y durante otros 23 (6ª fecha hasta la 28ª, inclusive) le marcaron solamente 4 goles.



Manéjese con la mejor información

Lea la Sección Automovilismo de "LA PRENSA" todos los martes

El comentario idóneo,
la información técnica más avanzada
y todo lo que interesa saber
sobre automóviles y automovilismo,
"LA PRENSA" lo comunica...
Los martes y... cada día, lea "LA PRENSA"

LA PRENSA

Objetivamente... la mejor información






1 GATTI 6,75
Marín y Larrubia, 6,50.

2 MAGDALENA ... 7,25
Mesiano, 7; Perfumo, 6,66.

3 FERNANDEZ ... 6,66
Malbernat y Rosl, 5,75.

4 GALLO 6,75
Simeone, 5,66;
Gonzalo, 5,50.

SPORT RANKING DEL MES

Cuatro fechas (de la 17ª a la 20ª) son las que componen esta vez nuestro cómputo mensual. Curiosamente los dos promedios más altos son iguales a los de la edición de julio: 7,50 y 7,25. Pero es Canosa quien ahora consigue esa distinción, seguido de muy cerca por Magdalena. A su vez, Rulli repite su aparición dentro del equipo "titular", pero ubicado aquí como Nº 5, de acuerdo con la función que cumplió en algunos partidos de Racing.

De los 39 jugadores que figuran este mes, Vélez realiza el mayor aporte: siete. El repunte de River en las últimas fechas se refleja en las seis presencias que registra y que contrastan con el mes pasado, en que ninguno de sus elementos fue "rankeado", dado lo bajo de sus promedios. Lo siguen Boca con cuatro, Racing, Deportivo Español y Estudiantes con tres; Lanús, Platense, Gimnasia y Esgrima y Rosario Central con dos; y Quilmes, Colón, Huracán, Ferro Carril Oeste e Independiente con uno. No están representados Banfield, Atlanta, San Lorenzo, N. O. Boys, Argentinos Juniors, Unión y Chacarita. Una aclaración: entre Wehbe y Balbuena, optamos por este último dada su muy buena actuación en el clásico sntafcino.






7 BALBUENA 6,00
Wehbe, 6; Cubilla, Pianetti y Catania, 5,50.

8 RIOS 6,75
Matosas, 6,50; Bilardo y Yudica, 6.

9 CARDENAS 6,00
Silva y Lavezzi, 5,75.

10 ZARICH 6,75
Subiat, 6,25; Willington, 6.

EL JUGADOR

Roberto Canosa, el temperamental Nº 6 de Vélez Sarsfield, con su promedio de 7,50 se convirtió en la figura futbolística del mes.

EL EQUIPO

Vélez Sarsfield. Obtuvo 7 puntos sobre los ocho posibles, con tres triunfos sobre Lanús (2-0), Huracán (3-0) y Estudiantes (2-0) y un empate ante Atlanta (0-0). Totalizó 7 goles a favor y ninguno en contra. En síntesis: una performance casi perfecta.

EL ARBITRO

Roberto Goicoechea y Guillermo Nimo, con un promedio de siete puntos cada uno, comparten la mención al mejor árbitro del mes. En tanto que con 6,50 Angel Coerezza ocupa el tercer lugar. Los tres arbitraron cuatro partidos. Camilo Brusca, que actuó en dos, supera con sus 7,50 a sus colegas, pero si bien no lo tenemos en cuenta para el total, destacamos el hecho de haber obtenido la máxima calificación (Sobresaliente: 10 puntos) por su arbitraje en Atlanta-Boca Juniors (18ª fecha).

EL MEJOR PARTIDO

Hay aquí también dos ganadores. Unión-Platense y Deportivo Español-San Lorenzo merecieron parejas opiniones y entonces los consignamos como los dos partidos más destacables de las cuatro jornadas que tenemos en cuenta.

EL PEOR

En este rubro, en cambio, no hubo discusión posible. Porque el partido que se jugó en Boedo, por la 17ª fecha en donde San Lorenzo empató con Independiente 0-0, fue una de las muestras más precisas de cómo no debe jugarse al fútbol.

EL EQUIPO MENOS OFENSIVO

Ferro Carril Oeste. Consiguió tan solo tres puntos sobre un máximo de veinte. Un cero y tres unos marcan la excesiva preocupación defensiva del equipo verde, que creemos, terminará por perjudicarle en lo que hasta ahora preciera favorecerlo: los resultados.

LA MEJOR ACTUACION INDIVIDUAL

Entre varios que han conseguido la máxima calificación registrada en estas cuatro fechas (9) por la actuación en un partido, optamos por otorgársela a Oscar Pedro GOMEZ, que debutó en la 20ª fecha con todo éxito. Lo hicimos por tres razones. Porque se trataba del equipo campeón, porque fue contra Boca y porque reemplazó nada menos que a Roberto Perfumo. Sus 9 puntos, entonces, merecieron este reconocimiento.

EL EQUIPO MAS ATACANTE

En general, la tendencia defensiva se acrecentó en estas cuatro fechas en forma alarmante. Tal es así que Estudiantes, con sólo 13 puntos so-



5 RULLI 6,33
Daniel Bayo, 6,25; Paflik, Savoy y Pachamé, 6.



6 CANOSA 7,50
Guzmán, 6,50; Sabella y Pascuttini, 6,25.



11 MAS 6,25
Carone, 6; Pérez, 5,75.

bre un máximo posible de veinte, es la máxima expresión de ataque.

EL PARTIDO MAS OFENSIVO

Estuvo a cargo de Rosario Central-Gimnasia y Esgrima. Ganaron los locales 2-0 y la mentalidad ofensiva fue calificada con 4-3. Siete puntos sobre diez, nos dan la idea de cuál fue la tónica general.

EL MENOS OFENSIVO

Lógicamente le correspondió a San Lorenzo-Independiente que configuró un encuentro donde todos destruían y nadie creaba. Ninguno abandonaba sus marcas y los foules se sucedieron. Fue un cero absoluto. Cero en goles y cero en mentalidad ofensiva para ambos equipos. Fue un record para no repetir.

TROFEO SPORT

Para el premio al futbolista del año (entre los muchos que otorgará SPORT) se tomará como base la calificación semanal de El Gráfico. Pero teniendo en cuenta las características especiales que tiene actualmente el torneo de la AFA (dividido en Metropolitano, Promoción y Nacional), también se considerará la valoración de nuestro equipo de especialistas. Hasta la vigésima fecha del Metropolitano Alcides Silveira encabeza el ranking anual, reconquistando el primer lugar, del que había sido desplazado el mes anterior.

1°) A. Silveira . 6,62
2°) R. Perfumo 6,50
3°) A. C. Rojas 6,43
4°) M. Santoro 6,40
5°) J. Marín . . 6,21





¿Quiere sentir la boca seca, las manos traspiradas, los nervios tensos?... Suba con nosotros al Ford Mk IV y ajústese el cinturón.

El Ford número 1 pasa delante de los boxes. La velocidad hace que apenas sea una mancha roja... Los espectadores ya se han habituado a ese ritmo enloquecedor... También los pilotos. Gurney está ahora al volante y faltan pocas vueltas para terminar. Hace más de 23 horas que el Ford viene corriendo sin descanso y sintiendo el pie pesado de sus pilotos (Gurney-Foyt). Estos también se han acostumbrado al sufrimiento que imponen las 24 Horas de Le Mans y a pesar de correr en el límite no demuestran síntomas de cansancio. Paréce que sus reflejos se hubiesen anestesiado, pero sólo es una impresión superficial. Todos los sentidos siguen tensos como en la primera hora de carrera, la única diferencia es que ya han adquirido una relativa automaticidad. Todo el cuerpo responde en décimas de segundo a las órdenes del cerebro... Pensamos lo emocionante que sería dar una vuelta con Gurney. No dudamos un segundo, en cuanto pase otra vez frente a nosotros entraremos en carrera con él.

Allí se asoma una máquina roja... ¿Será él?... Sí ¡Pasóoooo!... Ya estamos instalados en el incómodo asiento del lado izquierdo. Al pasar por los boxes llevamos una velocidad de 320 kilómetros por hora. Todo es una mancha que se alarga al pasar a nuestro costado. La publicidad de las refinerías de petróleo es una pasta de colores que marea. De pronto, con la mirada al frente, las piernas se ponen duras instintivamente. A 300 metros está el arco Dunlop y Dan Gurney continúa con el pie en el acelerador. Recién ahora lo saca y frena el auto, pero sólo una fracción de segundos. Corrige el volante y comenzamos a virar a la derecha. La curva es rápida y muy difícil. Dan trabaja para tener el prototipo dentro de los límites de adherencia. Al final,



Dan Gurney, el vencedor, nos llevará por el circuito.

y cuando la máquina todavía no ha sido corregida, nos espera un salto con un declive bastante pronunciado. Allí es de rigor aflojar la presión sobre el acelerador para no pasar de vueltas el motor... El Ford quiere despegarse.

No terminamos de saltar cuando a los 200 metros comenzamos a frenar para abordar en tercera una "ese" semiveloz. Salimos de la misma en segunda con el cuentavueltas en 3.800 (132 kilómetros por hora) y Gurney lo hace trepar hasta las 5.800 (198 kilómetros por hora), hasta encontrar el lento viraje hacia la derecha que desemboca en la larguísima recta de Les Hunaudieres. Luego de frenar y colocar el auto los cambios comienzan a escalar: segunda... tercera... cuarta... Las marchas se tiran largas. Hay que tratar de que el motor no baje de las 5.000 revoluciones por minuto. Allí se encuentra el torque máximo y hasta las 6.100 sentimos cómo la aceleración nos pega al respaldo de nuestras butacas. La salida del Ford Mark IV es increíble. A los 3 kilómetros estamos lanzados al máximo. En determinado momento de la carrera lo exigió hasta llegar a los 343 kilómetros por hora, pero ahora vamos un poco más desahogados... Afrontamos un amplio curvón a la derecha como venimos... Faltan 1.600 metros para la curva de Mulsanne y no todos se animan a pasarla a fondo... Gurney, sí.

Llegamos al cartel indicador de los 400 metros. La desaceleración impulsa mi cuerpo hacia adelante. Dan, bien afirmado en el volante, comienza el frenaje. Su mano derecha continúa llevando el Ford en línea recta, mientras la izquierda comienza en forma suave, pero firme al mismo tiempo, a llevar la palanca de cambios por los distintos casilleros. Los golpes cortos de acelerador anuncian los rebajes: tercera, segunda, primera... Encaramos la curva de Mulsanne a poco menos de 60 kilómetros por hora. El esfuerzo hecho por los frenos en el breve trecho de 400 metros alcanza cifras estratosféricas; las calorías que deben disipar los discos de frenos son casi incalculables para los que no saben utilizar la regla de cálculos. Los ingenieros de la Ford sí lo hicieron y es por eso que a pesar de haber transcurrido más de 23 horas, el auto de Dan no ha sentido desfallecer casi en ningún momento la eficiencia en el frenado, salvo unos minutos antes, cuando paró en el box para revisar el desgaste de las pastillas de freno.

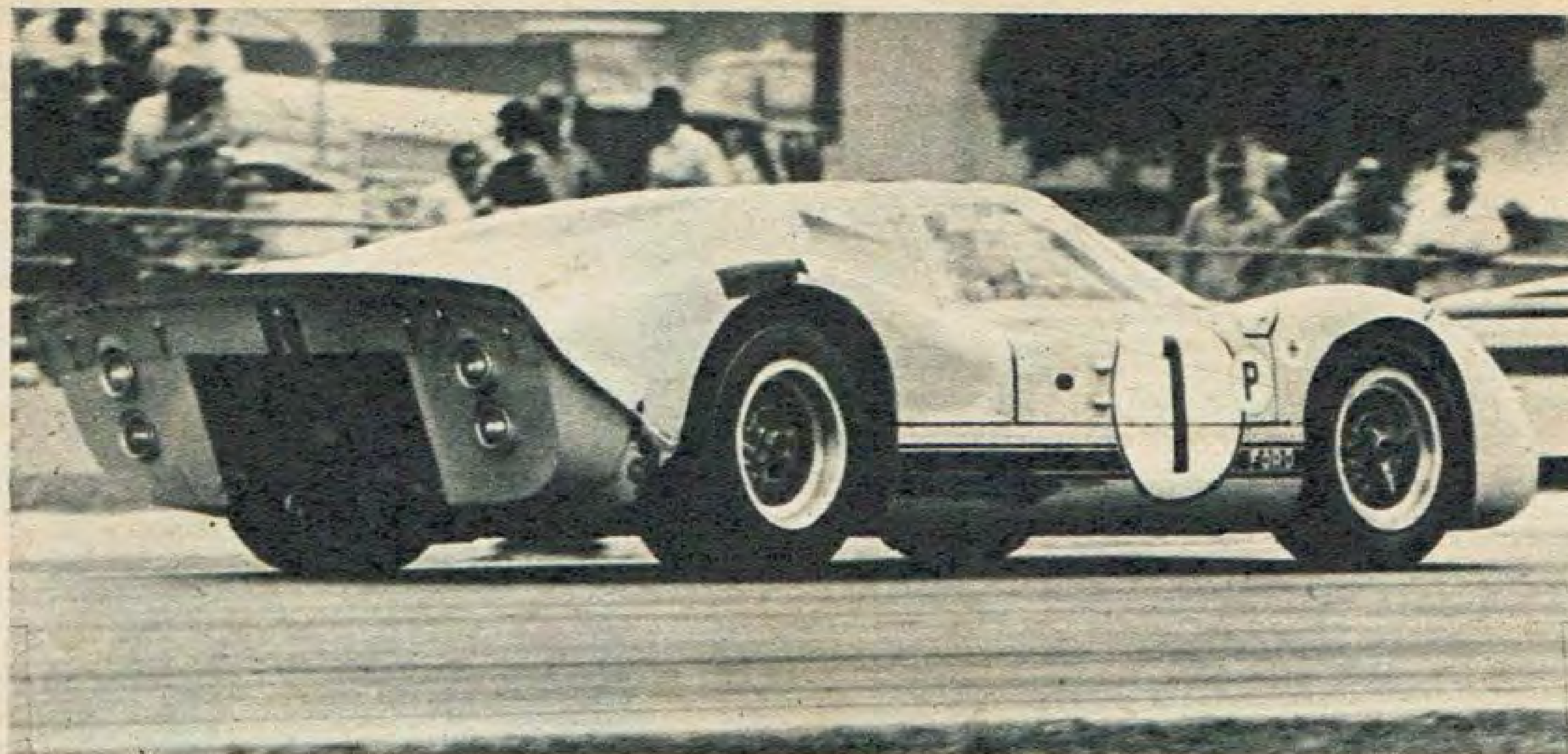
Dejamos la curva de Mulsanne, donde muchos terminan la carrera enroscados en los árboles que la rodean. La cabeza se me va hacia atrás. La aceleración en primera es digna de una mente maquiavélica. Ochocientos metros más allá engancha la segunda. Luego la tercera.

→

EL VERTIGO DE LE MANS

(Una vuelta al circuito con el Ford Mk IV de Dan Gurney)

EL VERTIGO DE LE MANS



Usted tiene que entrar dentro de este "aparato". ¿Se anima? Entonces, achíquese. Adentro no es muy confortable.

Ya hemos pasado dos curvones amplios que se hacen en plena aceleración. Cuando coloca la cuarta estamos encima de una curva a la derecha, que es la que nos introduce en la parte más lenta del circuito. . . Un toque a los frenos y cuando vamos saliendo: freno, golpe de acelerador y rebaje a tercera. Con la misma operación Dan coloca la segunda unos 50 metros antes de girar 90 grados a la izquierda. Viramos a casi 100 kilómetros por hora, y acelerando. Hay que aprovechar los 200 metros que nos separan de la curva siguiente, a la derecha. Cuando el cuentavueltas trepó a las 5.000 revoluciones (173 kilómetros por hora), Gurney debe frenar y rebajar a primera. . . Doblamos a 65 kilómetros por hora y nos preparamos para abordar otra de las sinuosidades más peligrosas de este circuito.

Dos kilómetros más adelante nos espera la "ese" de la Maison Blanche. Hay que tener todos los "cables" bien conectados; esta sí que no perdona a los que equivocan el cambio. Es mucho más peligrosa que la curva "Dunlop" que abordamos al principio. Pasamos dos amplios curvones a izquierda y derecha escalando los cambios. Trescientos metros antes de la Maison Blanche hemos llegado a los 265 kilómetros por hora. Aquí viene lo difícil. La primera curva de la "ese" (derecha), es mucho más rápida que la salida (izquierda).

Al abordarla veo que pisa el freno con empeño. En pleno viraje coloca la tercera y de un golpe de volante enfila el Ford hacia la curva de salida. La maniobra sale perfecta, pero quedo con el corazón palpitante. Hay que estar aquí arriba para saber lo que es el circuito de Le Mans. Sin embargo la experiencia gusta y nos quedamos junto a Dan hasta el final de la carrera.

¡Qué linda es la bandera a cuadros! Se agita delante de nuestro parabrisas con un flamear que parece más alegre que nunca. Dejamos el ruido del auto y nos zambullimos en el bullicio de la gente. El box de Ford es un remolino de brazos que tratan de atrapar a los héroes de la jornada. Dan Gurney y Anthony Joseph Foyt se brindan a las efusiones. El champagne francés estalla por el pico de las panzonas botellas, mojando a quienes están cerca de los triunfadores. La alegría está justificada. Ford alcanzaba el último peldaño de su poderío mundial. Ganador en Indianápolis con Foyt (Fórmula Libre); ganador en Zandvoort con Clark (Fórmula 1); el motor más exitoso en Fórmula II, con Jochen Rindt; ahora, Le Mans. . . En los Prototipos también estaba la marca del óvalo.

Sobre el trazado hemos colocado las acotaciones en que se especifican giros del motor, marcha y velocidad, además de las zonas de aceleración, desaceleración y frenaje.

GIRO-MINUTO · VELOCIDAD · ACELERACION · FRENADA · MARCHA · DESACELERACION

— una encuesta por el mundo —

LOS CAMPEONES RESPONDEN

LAS PREGUNTAS:

—¿Quién cultivó en usted el amor al deporte? ¿Por qué eligió esa especialidad?

—¿El episodio de su vida que más recuerda?

—¿Qué es lo que más aprecia en el deportista?

—¿Cuál es su afición predilecta fuera del deporte? ¿Por qué?



VALERY POPENCHENKO
(BOXEO)

1) Me llevó al ring el escritor norteamericano Jack London. Sus relatos de boxeo me abrieron el mundo de ese deporte.

2) El triunfo olímpico cuando derroté al alemán Schultz en la final.

3) Lo que más aprecio es la honradez y rectitud respecto a su trabajo y a la gente que lo rodea.

4) Mi labor de ingeniero. Me apasiona el tema del acondicionamiento del aire en los aparatos de contacto que ahora proyecto.



MICHAEL JAZY
RECORDISTA MUNDIAL DE ATLETISMO (FRANCIA)

1) Mi primera actuación fue casual. Un amigo me invitó a presenciar unas carreras (entonces yo jugaba al fútbol). Fui, y participé, incluso, en las carreras. Y tuve suerte, llegué a la meta primero, lejos.

2) La actuación de Kuts en los 10.000 m en Melbourne, en 1956, y la de Elliot en los 1.500 m en Roma, en 1960.

3) La honradez.

4) Trabajo en propaganda, de "Perier", productora de aguas minerales.



VALERY BRUMEL
CAMPEON OLIMPICO, RECORDISTA MUNDIAL EN SALTOS DE ALTURA (URSS)

1) Me enseñó a saltar Piotr Shein, entrenador de la escuela deportiva infantil de Lugansk (Ucrania). Yo era alumno de la escuela y después de las clases frecuentaba el estadio. Me gustaba ver cómo los saltadores pugnaban con el listón.

2) He tenido la suerte de mejorar seis veces el record mundial y cada uno de dichos records me son memorables por igual.

3) Perseverante y laborioso.

4) Mi mayor pasión es el automóvil.



LEV YASHIN
ARQUERO DE LA SELECCION DE FUTBOL DE LA URSS

1) No conozco un solo muchacho que no quisiera jugar al fútbol todo el día.

En mi vida deportiva he tenido muchos y muy buenos maestros.

2) Aquellos ligados con la participación en los partidos dedicados al centenario del fútbol inglés y el retiro de Stanley Mathews.

3) Que esté enamorado del deporte que practica y sea laborioso.

4) Me gusta la naturaleza, los bosques, los ríos, recoger hongos, pescar...



MIS 40 AÑOS EN EL FUTBOL

por RENATO CESARINI

2a. PARTE

(Según el relato que le hizo a Osvaldo Ardizzone.)

Don Renato se sonríe conmovido mientras las imágenes van desfilando por su mente... Praga, el Sparta, la final de Copa, la charrasca "del botón", trescientas, quinientas personas que se echan cuerpo a tierra para escaparle a la furia de ese insólito mensajero de la violencia... "¡Qué barbaridad! Nunca más me encontré en un lío como ése... ¡Creí que me mataban...!" Don Renato está orgulloso de su pasado, Experimenta el enorme placer de revivirlo en el realismo pintoresco y sentido de su relato... Y estoy pensando... ¿es vanidoso este hombre? "Le voy a parecer un gil contándole mis cosas". ¡No!... Usted nunca puede parecer gil, don Renato... ¿Vanidoso? ¿Fanfarrón? No..., si todo eso es suyo, inmensamente suyo... Todos tenemos recuerdos, todos tenemos pasado... y a veces nos gusta evocarlo... Por eso... haga de cuenta que no está contando nada, haga de cuenta que está recorriendo otra vez los mismos lugares que alguna vez recorrió... Ahí está... ya encontramos la solución. No es usted que me cuenta. Soy yo quien le mango recuerdos, soy yo que quiero tomarlo del brazo para arrancar juntos y dar la vuelta a toda esa vida encerrada en ese viejo baúl sin fondo, millonario de postales amarillentas... ¡Qué va a parecer gil, don Renato...! ¡Qué va a parecer gil...! Arranque, póngase el 8 del Juventus por un rato y juéguese otra vez la revancha contra el Sparta... ¡Vamos, don Renato...! ¡Vamos que el estadio está lleno...! ¡Vamos que lo están esperando en Turín...!

¡Ya le había contado la escena con esos dos gendarmes checoslovacos... Después gran bronca a la salida, como usted se puede imaginar, pero salimos; custodiados, pero salimos... Ahora ¡va a ver!... Llegamos a Turín y me había convertido en héroe nacional. Gran recibimiento en la estación ferroviaria... Público, periodistas, fotógrafos... Allí en Italia era héroe, allá en Praga poco menos que un asesino. Y a favor de todo lo que se comentó, de todo lo que se publicó, ¡calcule el clima que se estaba creando para cuando llegaran los checos del Sparta a jugar la revancha...! La más liviana era matarlos a todos... Y así fue. Cuando los pobres llegaron fueron a esperarlos con huevos podridos, hubo amagues de agresión y ¡qué sé yo!... Ahora va a ver... Estos tipos, y me refiero a la gente allegada, a los hinchas, me usaban a mí para armar el lío del partido. Ellos se creían que yo iba a ir a buscar el desquite, a agrandarme porque estaba en mi casa... Pero, ¿no ve que hay mucha gente que a veces es otaria? Pero, ¿es que podían creer que Renato Cesarini iba a echar mano de la ventaja para tomarse la revancha...? ¿Qué revancha? Si yo allá en Praga había pegado más que los checoslovacos. Y para mí, pegar cuando se es dueño de casa, agrandarse cuando se está en mayorías, es la peor "mancada" para el que se siente hombre... ¿me entiende? Ahí es cuando se agrandan los amargos, cuando se siente guapos los fuleros... ¿Le iban a pegar a los checos mientras yo estaba allí? ¡Estaban locos! Me acuerdo que el día del partido me fui al vestuario de los visitantes... Faltaba una media hora para empezar y ¿sabe lo qué les dije por un intérprete? Que Cesarini les aseguraba que nadie le iba a poner la mano encima. Ni los que estaban adentro de la cancha ni los que estaban afuera...



Porque ahora yo era el dueño de casa y me iba a portar como dueño de casa... Después me fui al vestuario nuestro, reuní al equipo y les conté lo que acababa de hacer... "Ahora, les aseguro —dije— que el primero de ustedes que atropelle a alguno de esta gente va a tener que pelear conmigo... Porque allá la banqué yo y aquí la voy a bancar también..." Y pasó lo que siempre pasa en estos casos... ¿Usted cree que puede faltar el otario? No. Esta vez el otario se llamó Cerragiotto, un defensa que teníamos nosotros... Otro de los que se habían pasado firmando autógrafos mientras yo me peleaba con todo Praga... ¿Sabe qué hizo? Un checo le saca la pelota y éste va de atrás y le da una patada que casi lo mata al pobre tipo... Y ahí no más no me aguanté... "Pedazo de otario —le dije —pero, ¿vos te creés que yo te avisé en broma?" Y le di un cachetazo delante de toda la tribuna que lo senté en el piso... ¡Y usted va a ver ahora la reacción de la gente!... ¿Usted qué puede pensar? ¿Que lo van a silbar? ¿Que lo van a linchar si pueden?... Todo al revés... Fue una ovación de los cuatro costados que se prolongó por un rato... ¡No se imagina qué contento me puse! ¿Por qué? Porque me gustó que la gente comprendiera, que supiera valorar mi cachetazo... ¿me entiende? Y no pasó más nada. Se jugó con la mayor decencia... Ganamos por dos goles porque éramos mejores y no por guapos... Gran final. Todo el equipo checo en nuestro vestuario para saludarme. Los dirigentes nuestros, los dirigentes de ellos... Allá en Praga había ganado por pegar, aquí por defender... Para la gente, para el periodismo italiano, volví a ser héroe, todo por ese Cerragiotto que quiso hacerse el guapo para hacerse famoso... Y ahora viene el otro final, el más lindo... Como a los pocos meses tenemos que ir a Praga por un partido... A mí me gustaba ir porque compraba un jamón ahumado de lo más extraordinario que usted pueda pensar... Pero calcule que esa vez fui con algún recelo... Cuando llegamos a la terminal nos encontramos con un gentío bárbaro y no sabíamos por qué. Presentíamos que conocían nuestro viaje, aunque en Europa no se usaba entonces ir a esperar a los equipos, ni menos extranjeros... Pero yo pensé en seguida... ¡Salute! Estos vienen para darme la biaba a mí... Y cuando oí que gritaban ¡Cesarini! ¡Cesarini! ya no me quedaban dudas. Piantamos como pudimos del alboroto y nos fuimos al hotel... Al otro día fuimos al negocio donde siempre comprábamos el jamón ése... ¡Usted no se imagina cuando el dueño me vio! Fue a buscar todos los diarios que tenía guardados hacía dos meses... "No, señor Cesarini —me decía— esa gente que fue a la estación quería saludarlo, rendirle homenaje por lo que usted había hecho en Italia..." Y me señalaba los recortes de la prensa, las fotos, los títulos. "Mire lo que le pusieron aquí"... El hombre estaba emocionado porque me tenía cerca, porque me podía tocar... Un título grande decía más o menos así... Lo tenía por ahí pero yo no guardo nada de esas cosas... Usted no lo va a creer pero no tengo ni una foto... **"Renato Cesarini, un hombre en cualquier parte. Un señor en su casa..."** ¡Lindo! ¿no? Dígame, ¿usted no cree que se puede caminar en la vida sin pedir nunca ventaja? Porque si a usted no le gusta darla... ¿por qué la quiere...?



MIS 40 AÑOS EN EL FUTBOL

Y al cabo de muchos años, cuando yo había pegado la vuelta, cuando ya casi ni me acordaba de aquello, una noche aquí en Buenos Aires me encontré en una comida con una delegación checoslovaca que iba en gira, y venía para arreglar un partido... No me acuerdo por qué razones no querían jugar, no me acuerdo por qué... Y ¡fíjese cómo son las cosas! No me conocían personalmente, pero en cuanto se enteraron que yo era Cesarini se arregló todo... Le dijeron a la gente de River que iban a salir a la cancha por mí, en homenaje a mí, porque no se podía negar un pedido mío...

EL MUNDIAL QUE NO JUGO...

Esa es la pena grande que nunca pude curar... Habér jugado tanto fútbol, haber andado tantos años por tantas partes y no sentir la gran satisfacción de jugar un Campeonato del Mundo... Esto fue por el 34... Yo tenía... haga cuenta... Veintiséis años... Se hace la preselección y como era fija estaba incluido en pareja con Mumo... Faltan unos dos meses y hacemos un amistoso con Austria. Y allí me llegó la fulera... ¡Mire que yo puse siempre la pierna y nunca me había ocurrido nada grave!... Ese día, a dos meses del Mundial me como el gran garrón de mi vida... ¡La fractura de los dos maléolos...! ¡Me quería morir...! Me ve el médico, me enyesa y me da setenta y dos días... "Pero doctor... ¿cómo me va a dar setenta y dos días si dentro de sesenta tengo que jugar el Mundial...?" Pero... ¿ese tipo sabía lo que representa un Campeonato del Mundo para un jugador que de veras lo siente, como en el caso mío...? Además... ¿sabe por qué me dio bronca? Porque me había dicho 72 días... Porque si me ordena setenta por ahí no digo nada. Erán esos dos que me rechiflaban... Y ya estaba decidido... No, setenta y dos días no eran para mí... Yo iba a buscar la manera de achicar la cifra... ¿Sabe qué hice? Me compré todos los libros de medicina que trataban sobre los maléolos... Vacié los librerías de Turín... ¿Maléolo? ¡Venga! Y meta a leer, a preguntar, a informarme... ¿Usted por qué cree que yo se mucho de huesos...? Por eso, porque aprendí con mis lesiones, porque antes no había traumatólogos como ahora... Cada lesión un libro, y al final sabía más que un especialista... Me encerré en mi casa y me propuse curarme. Me había propuesto estar listo en un mes para poder empezar las prácticas... Y leyendo llegué a una conclusión: "Renato —me dije— Si te quedas con el yeso y no caminas te vas a quedar sin líquido sinovial y entonces ¡chau! estás liquidado para toda la vida... Me compré un pinche especial y me corté el yeso para que la pierna respirara... Y de a poco empecé a caminar por la pieza. Mi casa estaba siempre llena de gente que me visitaba, así que no me aburría... Dale caminar y caminar... A los treinta días justos me presenté al médico del club... "Doctor, ya estoy curado, le dije. Ferro, creo que se llamaba... El hombre se entró a agarrar la cabeza... "No puede ser —me decía—. No puede ser." Pero la herida estaba cerrada, la fractura soldada... Entonces me hizo la prueba que yo ya conocía... Puse la pierna sobre una mesa y me entró a pegar en la planta del pie con el filo de la mano... ¡Dios me libre! Las maldiciones que me mordí... Tenía ganas de matarlo, me faltaba la respiración... ¿Sabe dónde sentía el dolor? En el cerebro, aquí arriba... "Pero... ¿es cierto que no le duele?" —me preguntaba el hombre... Y movía la cabeza... "No puede ser. No puede ser" —repetía—. Y ¡bueno! agarre un martillo si no se convence, le dije, para correrlo con la parada... Y lo agarró no más... esos de goma, ¿vio? Apreté los dientes y aguanté... No sé cómo, pero aguanté... Estaba casi desmayado del dolor... Pero ¡qué le iba a aflojar...! Al final el doctor bajó la guardia... Entró a caminar por la pieza mientras me decía sin mirarme... "Mire amigo, estoy obligado a darle el alta... Pero, no creo que usted sea un hombre normal. Porque estoy seguro que un caballo en su lugar hubiese gritado..." Como le digo, habían pasado apenas treinta días... Estaba más contento que un chiquilín... Cuando se despidió me dijo la última, como si todavía estuviera peleando con su convicción... "¿Sabe qué es usted? Un caso para un libro de medicina."

Pero todo mi esfuerzo, todo mi sacrificio, no sirvió para mucho... Fui a las prácticas de la selección y me amasijaba corriendo y poniendo la pierna en cualquier entrevero, pero aun cuando no sentía ninguna molestia no andaba bien... ¿Usted sabe que yo renqueaba, aflojaba de la pierna y no me daba cuenta? Hasta que me lo dijeron los demás y me vi obligado a largar... ¡eso sí que me dolió más que los martillazos del doctor Ferro! Estar ahí, a un paso de jugar un Mundial, quizá el único que me podía tocar y tener que perderlo...! Y no me quedó más remedio que ser espectador, al menos verlo... ¡Qué otro remedio me quedaba...!

Entonces vi los dos arqueros más grandes de toda mi vida... El checoslovaco Planitka y el español Zamora... ¡Qué arqueros! ¿Sabe lo que era ese Planitka? ¿vio un gato, un tigre? Igual. Un atleta. Volaba de palo a palo, pero llegaba. No se tiraba por hacer pinta. Iba en el aire y le quedaba fuerza para un impulso más. ¡Qué reflejos! Vivía para el fútbol y ya lo había estudiado todo. ¡Hasta usaba canilleras en los antebrazos para deslizarse...! En ese Mundial fue cuando "Mumo" le marcó ese golazo que nunca podré olvidar... Pero casi tuvo que matarlo antes de que entre... Nunca estaba vencido, ya le digo, era capaz de lo imposible... En cambio Zamora era otra cosa, como la contrafigura... Arquero de área, y le estoy hablando de aquellos tiempos... Posición, mando, jefe de equipo... Nunca, nunca lo vi entre los palos y nunca le pude hacer goles... Salía y el arco se hacía un punto, una línea... Le tapaba todo el panorama...

EL FUTBOL INGLES. SU INFLUENCIA

Me acuerdo la primera vez que los vi... Fueron a jugar

a Milán, no sé qué partido... ¡Calcule que vi tantos...! ¿Sabe qué me pasó? Que me asusté, créame que esa fue la primera impresión... Me enloquecí con el ritmo de esa gente, que nunca había visto hasta entonces... Porque los húngaros han sido siempre grandes equipos y han tenido grandes jugadores. Los checoslovacos, los austríacos también alcanzaron su gran cuarto de hora, pero lo de esta gente era otra cosa... Eran galgos... Ahí me di cuenta de que aún en Italia, donde yo había sufrido tanto con el entrenamiento, con las obligaciones, practicaban un profesionalismo tibio... En Italia todavía había tipos que jugaban en chiste, como jugábamos nosotros en Buenos Aires, por el placer de jugar... ¡Estos no...! Estos jugaban en serio... Para entonces yo ya había aprendido a mirar y ver al fútbol y al jugador... A favor del contacto con los entrenadores húngaros, checos, ingleses, que pasaban por allí y mi capacidad de observación veía el fútbol de otra manera ¿me entiende? Y yo me preguntaba... ¿cómo podrán estos tipos mantener ese ritmo, mandarse esos piques, ir a los claros siempre, arrancar cien veces para arriba y otras cien de vuelta...? Viéndolos a ellos fui ordenando más mis ideas, agrandando mi panorama... Estos eran los dueños de la habilidad puesta al servicio del resultado. Esa era la gran verdad. Jugadores de equipo, con estrellas que no se ven, que se pierden en el trabajo de todos... ¿se da cuenta? Era la sobriedad llevada al máximo, perfeccionada... Era una máquina con y sin pelota... Un hombre se para con la pelota y ya hay otros cinco que pican ofreciéndole cinco opciones, cinco posibilidades... Allí estaba el misterio de los claros... Para ese tiempo, entre el 30 y el 35, había sido lo más grande, lo más perfecto que pude observar... Fútbol de resultados, nada de grupos, nada de virtuosos ni de habilidosos... Fútbol en serio y un estado físico que daba para cualquier cosa, para poder hacer todo eso que ellos hacían... Noventa minutos sin pararse, con todo el equipo, con los once hombres en movimiento... ¡Se imagina si usted tiene un equipo así...! Hoy mismo, al cabo de más de treinta años, no puedo olvidarme de esa primera impresión del fútbol inglés... Entonces eran los reyes, sin duda... Estaban adelantados, muchos, muchos años con relación al resto de Europa... Todos los vicios superados.

Y me convencí que el fútbol que yo había visto hasta entonces era nada más que un chiste... Créame que en ese momento, después de los ingleses, empecé a verlo de otra manera...

LA VUELTA... ALLA POR EL 35...
CHACARITA OTRA VEZ

Fue por entonces que recibí un telegrama donde me decían que los viejos andaban enfermos... Estábamos jugando el final de la temporada 1934-35. Y tenía ganas de volver... Por los viejos en primer lugar y por un cacho de nostalgia... De ver otra vez a la gente, a los amigos... ¿Usted me pregunta si había hecho plata...? No... no había hecho mucha... Primero porque entonces no se pagaba como ahora y principalmente porque yo vivía regalado... Ya le dije que siempre me gustó ser cajetilla, andar bien de casa, de ropa, de todo... Pero siempre le estaré reconocido a Italia y a Europa por todo lo que significó para mí, por toda su influencia en mi formación, en mis gustos, en mi sensibilidad... Piense que entonces Europa estaba muy lejos, que para nosotros era casi un mundo más imaginado que real. Ahora los aviones han simplificado las distancias... Usted sabe lo que era yo cuando me fui en el 30... Un muchacho vivo, listo para todo, hecho en la calle, pero ¿qué conocía yo de otras cosas superiores...? Nada. Y allá me llegó todo. No sólo porque lo fui a buscar algunas veces, sino porque el mismo medio y sobre todo el fútbol, siempre le alcanza algo de rebote... Allí aprendí a respetar cosas que para mí eran casi desconocidas... Usted va a Roma y algo de Roma le queda. Va al Vaticano y aunque no june nada de pintura ni de escultura, tiene el mensaje de algo milenario, de muchos siglos de cultura que se van metiendo en su vida y que lo van transformando... Usted aprende a ver cosas, a respetarlas, a quererlas... A mí me nació la inquietud por ser coleccionista de objetos artísticos, aprendí a ver una estatuilla, un decorado. Compré libros de arte, leí la obra de los grandes maestros... Y tenía la ventaja de poder admirarlos allí mismo...



Y así fue que dejé todo eso después de cinco años... Me fui sabiendo que había cumplido con la gente, con los amigos y conmigo mismo. Me iba después de haber sido campeón durante cinco años consecutivos, como ya le dije... Había dejado un nombre, muchas amistades y algún recuerdo argentino en todas partes, que no se iba a borrar tan fácilmente... La guita se había ido, pero ¿qué era la guita al lado de todo eso...? Al menos había servido para algo... Para llevarme ese orgullo que es mío, el de haber sido un embajador de mi país, de haber hecho conocer a la Argentina a través de muchas cosas que hice, buenas o malas, pero que hice... Vaya ahora mismo a Turín y pregunte por mí... Todavía debe haber gente que me recuerda con afecto, con mucho afecto, gente que difícilmente me pueda olvidar... No por el fútbol, que el fútbol es fama de hoy y olvido de mañana... Por hombre, por señor, por actitudes humanas, que son más importantes que la habilidad para pegarle a una pelota...

Ahora aquel purrete de las broncas callejeras vuelve al barrio... Aquel purrete que una tarde se quedó absorto, en su esquina pobre, contemplando el paso fugaz de aquel primer Ford a bigote como un sueño absurdo, volvía después de un torbellino de triunfos, de plata grande, de sala de nácar en Montecarlo, de máquinas italianas, de condes, baronesas, cantantes de varieté, artistas, pintores, viajes, placeres caros... Buenos Aires apenas había cambiado... Todo estaba como entonces en su esquina de la Curva, donde los muchachos del 30 seguían remontando madrugadas de nueve y de codillo. ¡Y cuanto, cuánto había pasado en la vida de Renato en esos cinco años...! Una historia, pilas de triunfos, montones de acontecimientos... La bocanada profunda se transforma en una nube de humo densa, cargada de evocación... "Créame que no me costó dejar aquello... Por ahí, en el balurdo de esas horas apuradas, sentía un cacho de nostalgia... Los viejos, los amigos me empujaban a pegar la vuelta..." La primera gran época había concluido... Ahora, don Renato, le voy a seguir mangando pasado, ahora lléveme a Chacarita... vamos a ver a Pibona con aquella gorra del 35...

Me fui a vivir con los viejos en la casa de la calle Estomba 1464, a unos pasos de la Avenida Los Incas... Y me fui a Chacarita, porque en aquellos tiempos el jugador que se iba al exterior estaba obligado a volver al mismo club... Y entré como técnico y jugador... De los de antes estaban el negro Barraza, Alterio, López, Segovia, Gil... Pero no había ni sueldo, porque no había guita... Yo me podía llevar todo lo poco que quedaba en la caja, pero ¿cómo la iba a agarrar si había más necesitados que yo...? Yo podía caminar y moverme y vivir porque algunos man-

MIS 40 AÑOS EN EL FUTBOL

gos me quedaban, pero ¿los otros? ¡Yo siempre podía esperar. . .! ¿Cómo andaba el equipo? Perder y ganar, más perder que ganar. . . ¡Si no había plata. . .! Y así fue que a mediados del 36 rescindí el contrato. . . ¿de qué iba a vivir? Y fue entonces cuando pasé a River, donde me iba a quedar una punta de años. . . Y ¡fíjese qué curioso! Todavía en Chacarita vamos a la cancha de River, en la avenida Alvear y Tagle, a jugar un partido que creo que era por un campeonato que se llamaba Competencia o Copa de Honor. . . No recuerdo con exactitud. . . Pero lo importante es otra cosa. . . Para River jugaba un muchacho muy amigo mío. No sé si usted se acuerda de Patiño. Había jugado conmigo en aquel equipo de Alvear, cuando éramos todavía mocosos. . . Y ¡qué sé yo! Nos agarramos a patadas y un poco más, pero por las cosas del juego y porque él no arrugaba y yo tampoco. . . Gran escándalo. Las tribunas todas contra mí. Me gritaban de todo, me decían cualquier cosa. . . Y yo ya embalado antes de salir por el túnel, insulto y hago cualquier barbaridad. . . Sí, ¡una barbaridad que uno las hace cuando está impotente de poder enfrentarse con los que insultan sin dar la cara. . .! Un gesto mío de muy mal gusto y la gran bronca. Me acompañan al vestuario. Afuera un montón de tipos esperando. Me quieren sacar los amigos por la puerta de atrás, como aquella vez en Independiente, pero fue inútil. . . ¡No. . .! Italia me había cambiado en muchas cosas menos que en ésa. . . ¿Yo por la puerta de atrás piantando como un flojo. . .? ¡No. . .! Y salí, salí como salí siempre. Caminando. Pero esa vez se me vinieron arriba. Y pegamos; ¿sabe cuál fue siempre mi preocupación en esos líos? No caer nunca, porque entonces sí lo pisan. Mientras que parado, con la espalda defendida, ya no tenía problemas. . .

Y fue en ese mismo año del lío que me lleva River. . . Por eso a veces pensé que esa gente que me quería sacar la cabeza insultaban al jugador que querían tener. . . Por ese entonces estaba Hirschl de director técnico. . . Era antes de terminar la primera rueda. . . Yo ya tenía otro fútbol en la mente, otra maner de pensar. . . Y hablé con Hirschl. . . "Mire —le dije— vamos a hacer una cosa. . . Yo le manejo el equipo de adentro y usted me juzga de afuera como jugador. . .". Y así fue. ¡Fíjese la fe que me tenía que hasta formalicé una apuesta, con los mismos jugadores del equipo, que salíamos campeones. . . ¡Y fue tan fácil la carrera, anduvimos tan bien que en los últimos partidos mandamos a la tercera división. . .! Yo entré con el 8, después que se fue el uruguayo Pedro Lago. . . Pero yo no era un ocho bacán, de esos que le tiran el carro a los de atrás y a los de adelante. . . Yo había aprendido la de allá, iba y venía achicando espacios, reduciendo el terreno, entregando a la gente apurada. . . ¿Qué hacía falta aquí? Nada más que ubicar a los jugadores en el campo. . . Y al final los resultados me dieron la razón. . . River tenía malos defensores, que eran buenos jugadores. . . ¿se da cuenta? Faltaba marca, faltaba funcionamiento defensivo. . . Todos queríamos ser jugadores entonces. Y nadie quería marcar, por eso había poco fundamento de hombres que sabían moverse en el campo con sentido de equipo. . . Entonces en la cancha, sobre la misma jugada, yo podía influir porque tenía ascendiente... "¡No le salgas!". "¡Esperalo!". "¡Salile!". ¡Usted no se imagina qué importante es en un equipo un hombre que sepa mandar en el campo! No que grite, sino que dé órdenes que sirvan, que enseñen. . . Y solucionado el problema defensivo, matamos. . . Fuimos a la final en la cancha de San Lorenzo, contra Independiente. . . Ganamos cuatro a dos y nos clasificamos campeones. . . Andábamos un fenómeno. . . Y como en ese tiempo se jugaba la Copa Río de la Plata entre el campeón de aquí y el de Uruguay fuimos allá a jugar la final. . .

PEÑAROL-RIVER LA LECCION A MORENO

¿Usted conocía las medidas viejas del Centenario? Porque tengo entendido que ahora las modificaron. . . Pero antes medía 120 x 80. Una estancia. . . Adelante jugábamos Peucelle, yo, Bernabé, Moreno y Adolfo. . . Ahora va a ver. . . Yo me voy a la mañana a ver la cancha y cuando volví se lo dije a todos. . . "Miren muchachos, si esta tarde no nos administramos bien morimos todos. Así que cuidado con el aire. . ." ¿Y qué pasa? Que este Moreno tiene 19 años y con esa inexperiencia de la edad obliga a sus pulmones a trabajar el doble. . . Pero lo peor es que nos estaba matando a todos nosotros, que teníamos que seguirle el ritmo. . . Si éste seguía con ese tren quedábamos todos sin aire y sin piernas. José subía al ataque y ellos no salían. La perdíamos y a correr el contraataque. . . A los 15 minutos pasó lo que tenía que suceder. . . Se fundió él con todos sus pulmones. . . Y al final vino para bien porque entonces le empezamos a jugar nosotros al contragolpe. . . Corríamos menos, nos cansábamos menos y controlábamos mejor el partido. . . Primer tiempo: 2-0. Final del partido: 5-1. ¡Vamos a gastar pero a gastar bien! Y no regalar aire porque sí. . . Pedernera hizo dos goles y Bernabé tres. . . ¡Una barbaridad! En uno de los goles casi mata al arquero. . . Y ese día también se armó el lío. . . Un problema con no sé quién y cuando estamos en el medio de la cancha dando las hurras vemos que todos los jugadores uruguayos nos están esperando en la boca del túnel. . . ¡Creo que dimos como cuarenta hurras esperando que se vayan. . .! Al final no hubo más remedio que encarar la situación y fuimos para allá. . . Bueno, "a vos qué te pasa y a vos qué te pasa." Y cuando se habla mucho nunca hay biaba. De eso esté seguro. . . Y salimos casi amigos. Al día siguiente, cuando llegamos con el vapor de la carrera, nos llevaron en andas. Campeones del Río de la Plata y por goleada. . . Y allá en Montevideo, que era un poco difícil. . .

¿Usted me pregunta por Bernabé. . .? Mire. . . ¿sabe lo que era el Ñato? Un caso excepcional. Virtudes excepcionales. Tenía las piernas más perfectas, como para ponerlas en un museo de fútbol. . . Se lo voy a definir así que es más elocuente: de 100 pelotas que tiraba metía 95 en el cuadrado. . . Sí, sí, 95 en el arco. . . Llegó a ser cualquier cosa. Un físico notable. Fíjese que ni entrenaba, que ni se vendaba, que usaba medias de seda para jugar al fútbol porque no podía sentir nada en el pie. ¡Y todavía mojaba la pelota! Sacaba la pierna como un latigazo. Cortita y seca. Y lo que mucha gente no sabe es que Bernabé tenía una cintura extraordinaria y un manejo natural de perfiles que le simplificaba todas las maniobras. . . Siempre estaba bien perfilado, siempre bien parado para arrancar y para sacar la patada. . . Con esa conformación de piernas no se puede fallar. . . Fue el shoteador más grande que vi en mi vida. . . ¡Fuera de programa. . .!

"MIS 40 AÑOS EN EL FUTBOL"
(III Parte — Sport de septiembre)

Ahora sabemos que el motor del Falcon es potente y sencillo. En el año 2.000 dirán que es único.

Cuando nuestros técnicos tuvieron que crear el motor del FALCON se propusieron combinar una gran sencillez con potencia y economía. No era fácil pero en FORD pudimos conseguirlo.
El motor se hizo como queríamos: 6 cilindros - 3.064 cm^3 - 116 HP a 4.000 r.p.m. - Diámetro de cilindros y carrera de pistones 90,42 x 79,40 mm - Diseño de carrera ultracorta y baja fricción - Válvulas en la culata de giro libre.
Como no es de buen gusto ser exagerado, decimos que es un motor sencillo y potente a la vez.
Pero estamos seguros que en el año 2000 dirán que es único. No es la primera vez que un modelo FORD es elogiado durante medio siglo.



GENTE EN EL FUTBOL

LOS BLANCOS


En 1959. "El «8» soy yo. Kopa, Di Stéfano, Puskas y Gento completan el ataque. Nuestra costumbre: ganar."

Los cabellos mantienen la misma oscuridad. La sonrisa sigue sin retenerse, como en los años despreocupados. Han pasado casi dos décadas y Héctor Rial nos recuerda al mismo pibe de 20 años que debutó en la primera de San Lorenzo en 1948. Cuando ilusionó a una hinchada que "veía" renacer una línea delantera imborrable. Junto con Picot, Papa, Gambina y Seoane tenía la obligación de prolongar el éxito de Imbelloni, Farro, Pontoni, Martino y Silva. Los de Boedo estaban "mal acostumbrados". Pero tres años después del debut comenzó el peregrinaje.

Independiente Santa Fe, de Colombia, en 1950-51. Al año siguiente en Nacional, de Montevideo. ¿Y después?... Después, el chiquilín que deleitó desde la tercera de San Lorenzo se fue haciendo nebulosa en las imágenes cotidianas de las charlas de café. Después, cruzó el Atlántico.

Madrid. Allí, el Real. Allí, la fama. Allí, los títulos. Allí, el dinero. Allí, los recuerdos de una camiseta alba que sólo tenía las sombras hechas de tirarse al suelo, de la tierra pegada al sudor simbólico de 90 minutos sacrificados.

"Estuve ligado con el Real Madrid directamente por un contrato de futbolista profesional durante siete años. Después, cuando aquel contrato terminó, seguí indirectamente ligado al club por amigos, directivos, y por mi continuo contacto con los jugadores madridistas..."

Son los blancos recuerdos de Héctor Rial.

"Un año antes había arribado al Real Madrid mi gran amigo y compañero de fatigas, Alfredo Di Stéfano. Pocos días después de mi llegada, don Santiago Bernabeu me llamó para conversar. Acudí rápidamente. Yo no sabía que aquello era algo así como una «mise en escène»: la entrada en situación. Don Santiago quería conocerme, como quiere conocer directa y personalmente a todos los jugadores nuevos. Digamos que era una especie de psicoanálisis. El «gordo» me sentó frente a él y, observándome atentamente, empezó a contarme cosas. Y me habló de Madrid y de sus gentes. Luego, se despidió cordial, pero ya de pie y en la puerta, levantó el índice de su mano derecha y me espetó, entre cariñoso y disciplinario: «Y no fumes mucho». Mi sorpresa fue grande. En toda la larga entrevista yo no había encendido ni un solo pitillo... Claro que luego me enteré que antes de contratarme averiguaron por distintos medios toda mi vida y milagros. Y esto lo hace con todos los jugadores a los que el Real Madrid se dispone a contratar: a «fichar», como se dice en el argot futbolístico."

"NO TENGAIS AUTOMOVILES DESPAMPANANTES"

"El señor Bernabeu me dijo un día: «No alardees de buenos y grandes automóviles. Cómprate un coche, pero discreto de precio y tamaño». «Pero, ¿por qué, don Santiago?», le pregunté. «Porque no me gusta que la gente os vea al volante de automóviles grandes, despampanantes, y luegos os ponga el cartel de ricos y señoritos.»

"Y jamás he escuchado palabras como éstas a ningún presidente de club: «Ganad mucho dinero, prosperad y asegurad vuestro futuro...» Son las palabras del «gordo», de Bernabeu."

Los años de gloria, la interesante personalidad del dirigente madrileño, no cubren la necesidad de que Rial analice la trayectoria. Y puntualice defectos, errores...

"En 1953, el Real Madrid había conquistado el Campeonato de la Liga y la pequeña Copa del Mundo, en Caracas. Yo llegué e ingresé un año después, como refuerzo. El equipo no varió su sistema de juego y continuó con los jugadores del año anterior... Y la política se mantuvo: en el 56, el francés Kopa; en el 57, el uruguayo Santamaría; en el 58 el húngaro Puskas. El Real Madrid buscaba al jugador que necesitaba y para el puesto que necesitaba. Pero en 1959 se rompió esa norma: se incorporó a Didí, Luis del Sol y Canario. Y también vinieron Pepillo, Simonsson, Bueno, Vidal, Pachin y el argentino Domínguez... Muchos, creo que demasiado.

"La táctica que venía utilizando el equipo varió de manera fundamental. Seguíamos jugando un 4-3-3, que lo utilizábamos desde 1954 con éxito, pero los tres del centrocampo tendían inflexiblemente a apelotonarse en una mis-


"El dirigente que admiro: Bernabeu. Sabe mandar."


Sudamérica en Real: Domínguez, Santamaria, "Di" y yo.

"Primer maestro: Zubieta. Cuando era el pibe Rial."





En 1958. "El Real en mi tierra. Hice el único gol del partido. ¡Un cabezazo! Ovejero, Nuin, Malazzo..."



"Con «Di» y Pedernera, en Colombia. Jugaba con Pontoni."

RECUERDOS DE RIAL

ma zona: la de la derecha del campo de acción ofensivo y defensivo. Didí, hombre de enlace, se iba hacia ese lado y allí entorpecía el canal de penetración de Vidal, medio volante de ataque. Había otra cosa importante: Di Stéfano actuaba también en ese lado, con la consiguiente masificación en una zona y subsiguiente desguarnecimiento de otras. Didí estorbaba, pero no su persona, sino su estilo de juego, su sitio. Pero Didí nos enseñó mucho en cuanto a la manera de tocar la pelota. Nos enseñó a todos... Su empalme era excepcional, y su manera de dar efectos extraños al balón, única."

LAS LECCIONES DE ALFREDO

"En el Campeonato español de Liga, el rendimiento de los equipos baja mucho cuando visitan al adversario en su campo. Este es un vicio que puede curarse, como se lo curó el Real Madrid. Nosotros nos curamos, pero a fuerza de veteranos en cien combates. Recuerdo que hacíamos chistes con los medrosos fuera de casa. Les decíamos: «Mirá, pibe: en el Real Madrid no hay sitio para los cobardes. Olvidate de que hay una hinchada que grita. No existe. Son alucinaciones tuyas».

—Pero, ¿y el árbitro? —decían algunos... Y les contestábamos:

—¿Qué árbitro, viejo? Pero, ¿vos creés que hay árbitros capaces de asustarnos? ¡Vos sos un ingenuo, pibe!

"Y Alfredo, recuerdo que decía e insistía:

—Mirá, viejo. Aquí hay dos equipos, una pelota y una cancha. Hay once contra once y un factor común: la pelota. Ni magia ni nada de nada. Lo que hay que hacer es sudar la camiseta, dejarse la piel en el campo y, lo más importante, jugar fútbol. Correr.

"Era el Real Madrid grande, porque no sólo tenía espíritu de equipo, sino que jugaba un fútbol de calidad extraordinaria. El de ahora tiene espíritu, pero calidad... poca."

DICEN QUE YO HICE A GENTO

"En 1956 había dos extremos sensacionales: Kopa y Gento. El francés llegó para completar la línea de vanguardia. Al principio, no salía de su asombro cuando el defensa que lo marcaba le castigaba las piernas, lo empujaba y le ponía toda clase de obstáculos. Kopa se indignaba:

—¡C'est la catastrophe!...

"Pero terminó aguantando las tarascadas y hasta devolviéndolas. Cuando nos sentíamos fatigados o queríamos apaciguar una ofensiva endiablada de nuestros rivales, le enviábamos la pelota a Kopa:

—¡Echásela al francés!...

"Le gritábamos al jugador nuestro que cogía el balón.

"La bolita le llegaba a Kopa, y con su fenomenal sapiencia futbolística, el francés la dominaba, la enseñaba y la escondía, reteniendo el balón, serenando los ánimos y dándonos un respiro.

Pero cuando estábamos descansados y teníamos ganas de correr, la pelota iba a Gento. Al extremo opuesto.

"Dicen que yo hice a Gento. No hay tal. A Gento lo hicieron sus portentosas facultades. Era y es —aunque ya no tanto— un jugador capaz de hacer lo que hiciera el mejor, pero a doble velocidad. Yo, lo que hice, fue jugar para Gento. Llegó a ser tal nuestra compenetración, que yo ya no necesitaba mirarlo para enviarle la pelota. Lo oía... Sí, estando de espaldas a Gento, yo oía cómo arrancaba. Sus pies golpeaban el suelo y la trepidación llegaba hasta mí. Me recuerda a esas películas de dibujos animados en las que las piernas del conejo protagonista se convierten en un molinillo, como el de la hélice de un avión... Lo oía arrancar y le enviaba la pelota en un pase largo, desmesuradamente largo y distante para cualquier jugador que no fuera Gento. Tan largo se lo echaba que a veces me equivocaba, y allá iba Gento, corriendo como una exhalación, sin poder alcanzar la pelota. Pero, si la atrapaba, la suerte estaba echada: centraba el balón fuerte y apretado. Y allí estaban Alfredo o Kopa para rematarlo. Casi siempre era gol. Algo así como un puntillazo, en el que Gento era la pieza maestra."

POR UNA VISITA A MI SUEGRA

"Habíamos salido de gira. La disciplina del equipo no varía, aunque se salga de Madrid para jugar partidos amistosos. Sigue siendo..., amistosamente férrea.

"A Juanito Alonso se le ocurrió pedir una tortilla a la española en un hotel. Y se propuso insistir, porque el camarero no le entendía: tenían tortilla a la francesa, al ron, al queso... Pero no conocían la clásica tortilla española con patatas. Juanito la pidió una y otra vez. Y Bernabeu, que estaba en una mesa próxima, lo oyó. Puso mal gesto el presidente y, poco después, pedía: «Que traigan otro portero...»

"Hicimos un viaje a América. Por la mañana nos dijo el entrenador: «Tenéis toda la mañana libre. Podéis hacer lo que queráis...»

Estábamos en una ciudad de Colombia en la que vivía la madre de mi esposa y, ante aquel permiso, decidí ir a visitarla. Fui a su casa y me quedé a almorzar con mi madre política. Pero, entretanto, habían variado las órdenes y se decidió que el Real Madrid en pleno se reuniese en un hotel a comer:

"—¿Dónde está Rial? —preguntó Bernabeu en el comedor. Yo estaba comiendo en lo de mi suegra y me incorporé poco después a la delegación...

"Fue suficiente. Al poco tiempo yo dejaba el Real Madrid, digamos..., por incompatibilidad de caracteres...

"Un directivo, me dijo una vez: «La disciplina madridista se basa en ceder con mesura a las pretensiones del jugador. Pero es como las mujeres, que parece que no mandan y mandan...»"

Fue internacional 5 veces, el que marcó los goles de la primera Copa de Europa. También marcó los goles decisivos en la tercera Copa de Europa. Jugó 5 campeonatos en el Real, dos copas latinas y cuatro veces jugador en la Copa de Europa.

Por eso sus recuerdos son para el Real.

Los blancos recuerdos de Héctor Rial...

Oscar Cabalén:

"DEJE TODO POR

por ROBERTO CAROZZO



Sacrificó la comodidad a la pasión.
Encontró en su esposa el apoyo y la comprensión. La mujer que supo compartir su amor con el de los autos.
Un hombre que lo debe todo a sí mismo.
Un triunfador en todos los frentes.
Como individuo, como deportista, como jefe de familia, como hombre de negocios. . .

LOS FIERROS"



Sobre la mesa se extiende el plano de las obras de la calle Humberto I. Este es el Cabalén hombre de negocios.

Nació en un pueblo tranquilo y progresista de la ciudad de Santa Fe (Chabas). Sus documentos de identidad indican fríamente: 4 de febrero de 1924. Su personalidad, su manera de ser, su empuje, acotan cálidamente: hijo de padre árabe y madre italiana. Con esa mezcla su porvenir estaba asegurado. Cuando llegó al mundo el panorama familiar estaba perfectamente estabilizado... Era el menor de siete hermanos (cuatro varones y tres mujeres), y con él terminaron las adquisiciones en París.

Su infancia fue normal, hasta que la familia se trasladó a Cañada de Gómez. Ya se había terminado la época en que el padre sustentaba a la familia con el negocio de ramos generales. Los hermanos mayores también habían crecido y se había formado una sociedad familiar: la base eran los camiones con que se dedicaban al transporte de granos desde el campo al puerto de Rosario.

Decíamos que su infancia fue normal hasta ese momento, porque en contacto con los fierros grandes le entró el "berretín" de la conducción. Tenía 8 años y quería manejar. La primera experiencia fue con un Ford T de un vecino... Tanto le insistía con el "déjemelo, va a ver cómo lo entro en el garage", que un día lo hizo. La experiencia terminó con un cambio "trágico" de pedales, yendo a terminar su carrera contra una pila de cajones que, al caer, hicieron un agujero en el capot del forcito... Como las maderas no le dieron en la cabeza volvió a insistir, pero el vecino le había cortado el crédito.

El aprendizaje continuó con el Rugby 28 del padre. "También teníamos un Ford B, pero ese era el "dominguero". Mis hermanos estaban tan ocupados durante la semana que no lo sacábamos casi nunca". Se sentaba al lado de los mayores y comenzó llevando el volante solamente, luego lo dejaron hacer los cambios y al final fue todo de él. Como todo hijo menor, contaba con las preferencias de la madre y era en ella donde Oscar se refugiaba cuando lo encontraban en falta.

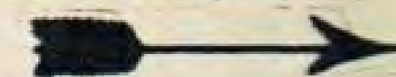
—"¿Vos fuiste el que sacaste el auto?"

—"Sí, pero con autorización de mamá".

Y la mamá, o mejor dicho: "la mamma", decía que sí aunque fuese la última en enterarse de la travesura de su hijo. Fue con ella con la que hizo su primer viaje largo como conductor. Una hermana, ya casada, había enviado un telegrama urgente para que la fuesen a ver. La estancia estaba a 30 kilómetros y el hombre de más edad y más responsable que había en la casa en ese momento era él, con sus 8 años. Todos estaban trabajando... El debut no fue fácil. En San Estanislao y faltando 20 kilómetros por recorrer se pinchó una goma. Oscar la cambió pese a los nervios de la madre, que ya se veía sola y abandonada en medio del campo. Nunca había hecho ese trabajo y salió aprobado. Ya demostraba que no era de los que se quedan atrás.

Las aspiraciones familiares fueron creciendo junto con él. Cuando el "clan" Cabalén vio que transportar granos no era todo el negocio, se dedicaron al acopio de cereales. Con el cambio llegó una nueva mudanza. Se instalaron en Ballesteros, en la provincia de Córdoba.

Fue allí donde su espíritu "tuerca" comenzó a salir a la superficie. Casi siempre se quedaba en tierra, pero cuando alguno de los choferes se enfermaba, él se anotaba primero en la lista. Además ya tenía sensibilidad. "Con dos de mis hermanos me peleaba casi siempre porque veía que estaban sentados al volante con desgano. No podía soportar que hicieran "cantar" la caja, ni que sacaran los camiones a los tirones". Esa fue su segunda escuela. "Nunca fui mecánico, pero siempre



Oscar Cabalén:

"DEJE TODO POR LOS FIERROS"



El hobby de Oscar Cabalén: un Peugeot del 1908.

me interesé por saber qué era lo que tenía que hacer para que los autos o los camiones no sufrieran. Eso me sirvió más tarde para cuidar los coches de carrera".

Sus ansias de velocidad estuvieron mucho tiempo relegadas a la que podía alcanzar con sus camiones semi-remolque, hasta que un día, sentado en el sillón de la peluquería de Ballesteros, leyó un aviso en EL GRAFICO: "Vendo H.R.D. "Vincent" en 5.500 pesos".

"Yo, que vivía en un pueblo donde los autos particulares andaban de casualidad, no me podía dar el lujo de comprar un coche de carrera. A pesar de que nunca había andado en moto, al día siguiente tomé el micro para Buenos Aires. Fui directamente a la calle Belgrano 270, donde estaba CIMIC (negocio del señor Sánchez Masa). Me preguntaron si yo sabía manejar y les dije que sí, con un miedo bárbaro de que no me la dieran. Hicimos un convenio y me la llevé por 4.800 pesos. Para no pasar vergüenza les dije que sacaran la moto del subsuelo mientras terminábamos de firmar los papeles. Sólo pensaba el calor que podía pasar si me hacían sacar la moto por la rampa y se me paraba... La saqué del negocio y me fui despacito. En la primera esquina doblé para que no me vieran, ni me siguieran y agarré la salida de Buenos Aires. Nunca sufrí tanto. Cada vez que encontraba un vigilante cortando el tráfico se me paraba el motor. ¡Y la patada de arranque era dura como el diablo!".

Apenas llegado a Ballesteros, la primera "preparación" fue sacarle los guardabarros y el farol. Una vez que le tomó la mano y la fondeó en los caminos cercanos, se anotó para su primera carrera. Fue en Bell Ville. "Nosotros habíamos ido muy confiados, pero en cuanto vimos llegar un porteño que traía la moto en un remolque y vestido con un buzo de cuero negro, a mí me agarraron ganas de volverme a Ballesteros, pero los muchachos me convencieron para que me quedase". Todo no fue más que un susto. El "extranjero" se había ido en "pinta" y después de tantearlo en las pruebas le ganó en la serie y en la final. Ese fue el debut con triunfo de Oscar Cabalén. Luego siguieron otros en Villa María y Corral de Bustos. Su carrera en las dos ruedas terminó en 1949 y al manubrio de una H.R.D. "Sombra Negra", que le había costado 6.800 pesos. "Fui a correr a Gálvez y me di la "piña" cuando estaba peleando la punta con Milosi y Salatino". El circuito, de 900 metros de extensión, no se adaptaba a su moto y cuando estaba por alcanzar a los punteros, luego de haber largado en última fila, el motor tocó en un desnivel. El recuento de los huesos rotos fue bastante extenso: fractura de tobillo, tibia y peroné de la pierna izquierda. Cuando el médico le sacó el yeso luego de seis meses de uso, le dijo muy pocas palabras: "Ahora quedó bien y con mucha suerte. En la próxima no te garantizo nada".

La época del "chivo". Cabalén velocista. Ya era figura.



La moto quedó abandonada hasta que se la vendió a Bagnis. En 5 carreras y en menos de un año terminaba su carrera motociclística...

A pesar de que en el pueblo "los autos particulares andaban de casualidad", el accidente lo obligó a buscar cuatro ruedas para seguir anestesiando ese impulso que le nacía tan hondo. Ese deseo de salir a buscar huella, emociones, vértigo... Su mira se dirigió hacia el Embalse de Río Tercero. Allí vivía el doctor Ojeda, y salía a visitar a los clientes



El mejor Ford y el mejor argentino. (Panamericana/54).

montado en una cupé Chevrolet 1939. Todo un año estuvo Cabalén insistiéndole en la compra, hasta que los hijos del doctor hicieron fuerza para que se lo vendiese. Ballesteros había ganado un representante en el Turismo de Carretera... Cabalén había invertido 24 mil pesos.

La preparación se hizo en Villa María... Claro, en aquel tiempo preparar un auto era, más o menos, recortarle los guardabarros, sacarle el caño de escape por arriba del guardabarros trasero izquierdo, bajarle la tapa de cilindros y ponerle un árbol de levas un poco más "guerrero". Los que metieron la mano en el auto fueron Eleuterio Suárez y un muchacho de apellido Guarino, que era el jefe de la Chevrolet de Villa María. "Debutamos en la Vuelta de Córdoba y recuerdo que en las pruebas de clasificación, en Pajas Blancas, empaté el número 13 con Marcilla y Risatti. Correr en aquellos años era algo heroico. Recuerdo que cuando fui al Chaco enganché al auto de carrera un carrito en que llevaba todos los repuestos y lo que necesitaba para el auxilio. Todos esos sacrificios, más los problemas tremendos de mecánica que tenía, me obligaron a vender el auto un año y medio después de haberlo comprado".

La causa de su retiro no fue solamente esa, sino también la interferencia de sus hermanos en la vida deportiva. "Yo lo veía nada más que como un hobby, una diversión, pero ellos querían mezclarlo con la parte comercial y a pesar de que tenían razón me peleé. Todos los gastos salían de mi bolsillo, pero las ganancias tenía que repartirlas. Me abrí de la sociedad y me fui sin reclamarles nada. Dejé



De breeches y botas. La época de la moto. Ganador.

todo por el auto, hasta mi parte en el negocio. Empecé a trabajar solo y conseguí la representación de las heladeras Suplex. Puse un representante en Villa María y a mí me quedaba el 5 por ciento de las ventas. Con las diferencias, más la ayuda del farmacéutico Fernández Rico y otros muchachos de Ballesteros nació la idea de ir a correr la Panamericana".

Y hacia allá fue. En Nueva Jersey compró un Ford y lo ubicó como el mejor de la marca, 3º en la categoría, y él se dio el gusto de ser el mejor argentino. De regreso a la Argentina quedó inactivo hasta recibir un telegrama de invitación en 1954, enviado por el licenciado Villado de Laprida. "Como no tenía puntaje en el ranking de Turismo de Carretera vino una nota de la Confederación Argentina de Deportes con una resolución: Cabalén no viaja. Apenas me enteré, me despedí de la familia por teléfono y me fui con dinero propio. Ese año había decidido correr con Dodge, que venían con más "polenta" que el Ford, y le escribí al representante de El Paso (frontera con los Estados Unidos) para que me tuviese uno listo. Cuando llegué allá me recibió la gente de Ford con un copetín. Querían que corriese nuevamente con la marca y entonces puse condiciones: que la compra fuese al mismo precio de los Estados Unidos y que si el auto no quedaba golpeado, devolverlo sin que se desvalorizase. Antes de cerrar el trato me aseguré de no tener compromisos con el agente Dodge de El Paso, y luego firmé".

Nuevamente volvió a ser la estrella de Ford en la Panamericana. Los Dodge ganaron la primera etapa, pero él logró doblegarlos en las dos siguientes llegando primero en la general a México. Benson Ford daba saltos de dos metros de altura, pero Cabalén ya había dado todo lo que tenía. Las etapas que quedaban eran todas "derechas" y los Dodge se le fueron. Quedó 7º en la general, primer Ford clasificado y otra vez el mejor argentino. "Después de eso me vino la locura por las Mil Millas Italianas. Compré un Alfa Romeo y lo llevé a un señor Guarducci de acompañante. Tuvimos algunas discusiones porque quería manejar él también, pero después se solucionó todo. Ibamos bien ubicados por Pescara (era de noche) y siguiendo a Bricolero, que conocía mucho el camino. De pronto "embocamos" una curva y a continuación un puente angosto. Bricolero entró en trompo y yo me lo llevé por delante. Perdimos un montón de tiempo sacando un pedazo de guardabarro a soplete."

Su campaña en Europa se completa con una carrera en Monza a bordo de una Maserati 2

Junto a una copa de las Mil Millas. Internacional...





OSCAR
(en familia)

Oscar, mamá Inés, María Isabel, Liliana y Oscarcito. Gustavo: ausente con aviso.

Encontramos a su esposa, Inés Aviani, acomodando lo que los albañiles habían desacomodado en la casa. "Al fondo te hice hacer una sala de trofeos, porque esto ya parecía un club." Oscar recoge con una sonrisa ese reproche que tiene algo de homenaje. Son las palabras de una mujer que supo vivir al lado de un hombre que vive cada minuto de su vida, con una velocidad increíble, velocidad que no le impidió tener tiempo para dedicarse a la familia. Es por eso que todos tienen adoración por él y se pelean su cariño como cachorros de león. La señora Inés asiste espectante a las "rencillas" que se suscitan entre sus hijos en el terreno de un hogar moderno y confortable.

María Isabel (17 años, 4º año de magisterio) es la que ha debido ceder posiciones en los mimos, ante la llegada de sus hermanos. Gustavo Adolfo (16 años, estudia nocturno y trabaja en Record) permanece impasivo. Tiene otras cosas en que pensar: los autos y las chicas. Liliana Beatriz es la "gorda" para todos (10 años, 4º grado). La más mimada y la "intocable" de la familia. Sus hermanos opinan que es una "acomodada". Oscar Alfredo es el gran admirador de su padre, pero no es muy demostrativo. Tiene 6 años y está en 1º superior, además colecciona figuritas de Batman. Las repetidas no las juega, las cambia en el colegio: "Si las juego puedo perder". Papá puede quedarse tranquilo. Oscarcito va a ser un hombre de negocios. El quinto de la familia todavía está en viaje. "Es el desempate. Seguro que va a ser una nena." La opinión de los Cabalén es unánime. ¿Se hará?... Casi seguro, Oscar nunca perdió.



CABALEN
(En los negocios)

Nada se hace sin su firma. También en el negocio es el que manda...

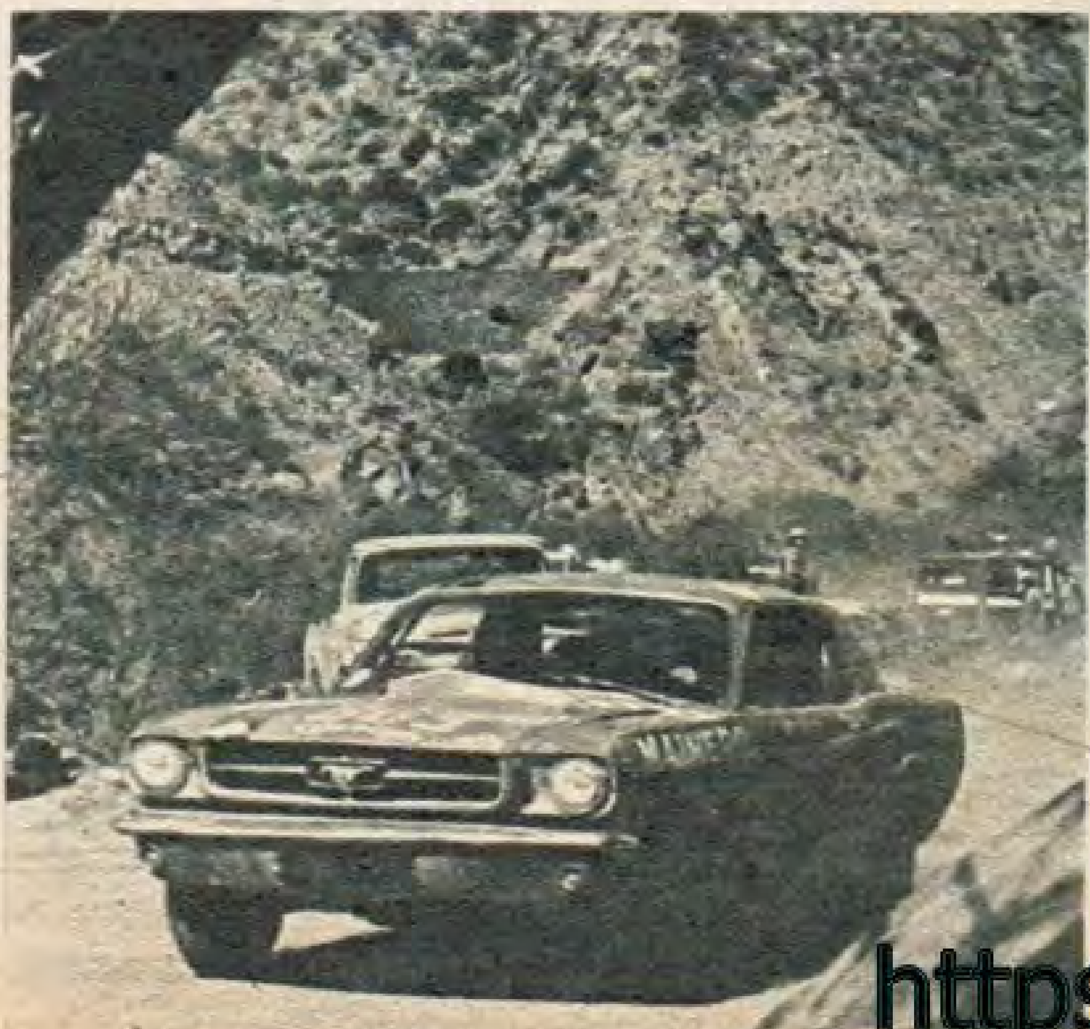
Cada vez que vuelve a la ciudad de Córdoba una pila de papeles lo espera en su escritorio de la firma Domingo Marimón y Cía. Nada se hace si su firma no figura al pie de los documentos. No tiene apoderado. Todo gira alrededor suyo. El movimiento de esa agencia es millonario. Su palabra lo confirma: "En este negocio se mueven de 100 a 120 unidades por mes, entre autos nuevos y usados. En la de Oliva (Autolar) y en la de Bell Ville (Tela y Cía.), de 18 a 20 coches mensuales y en la de Buenos Aires, aproximadamente 40." Pero eso no es todo. También en Córdoba tiene instalada una agencia de repuestos Peugeot (Record). Todo con distintos socios.

Con Lavezzari y Redolfi (socios en Domingo Marimón y Cía.) tiene un campo en Río Primero, a 50 kilómetros de la ciudad de Córdoba. Se llama "La Estrella" y se dedican a la cría de ganado Aberdeen Angus. "Lo hice pensando en mi familia. La tierra es algo que no se desvaloriza nunca." En Humberto Primero y Jujuy (emplazamiento del primer local de la sociedad) están terminando la construcción de locales en planta baja y departamentos en el primer piso... Las inversiones de Oscar Cabalén parecen no tener fin. En Buenos Aires es propietario de un departamento que no utiliza nunca. "No me gusta vivir solo. Necesito estar siempre en compañía y es por eso que paro siempre en el hotel Dorá. Soy como de la familia. Tengo toda la ropa allí y cuando está completo muchas veces duermo en la habitación del señor Calegaris." Toda su vida está organizada. También en los negocios es triunfador...

litros propiedad del señor Cachari. "Estábamos segundos en el Premio Supercortemaggiore, cuando se rompió un pistón". Y con una Ferrari 2 litros propiedad del venezolano Dos Santos, que necesitaba ganar una carrera para poder cubrir la deuda que tenía con el coche. "Fuimos el viernes a las 10 Horas de Messina con el jefe del equipo Ferrari, el maestro Uggolini. Di dos o tres vueltas de entrenamiento y me hizo señas de que parase en el box: "¡Así no se puede andar!... Ya está en el tiempo". Menos mal que se fijó en el "alcagüete" que estaba parado en las 5.500. Con esa Ferrari se podía andar a 6.000, 6.200 vueltas. Esa carrera la ganó Castellotti con una 3 litros; segundo yo con la 2 litros; 3º otra 3 litros y 4º Mieres con una Maserati 3 litros. El lunes me tomé el avión de vuelta a la Argentina. El trofeo venía conmigo. El dinero se lo dejé a Dos Santos."

Ya en Buenos Aires recibió una invitación para correr en Venezuela en el "Circuito de los Próceres". Fue y rompió la cadena de distribución cuando iba punteando. Su confianza en aquél entonces, como ahora, era ilimitada. "Hay que estar seguro de uno mismo. Te largás y te vas. Lo que yo hice se puede volver a hacer, sólo hay que saber aprovechar todas las evoluciones".

El Mustang que entró en la historia de sus triunfos.



De regreso a la Argentina nació nuevamente la incógnita: "¿Con quién hacer un auto?". Esperó un tiempo hasta que decidió comprar una cupé Chevrolet 1939. En un principio la prepararon Cayetano Cossimano y Pedro Duhalde. Después llevaron el auto a Buenos Aires y mientras Cossimano se encargaba de todo lo que fuera chasis, suspensión, dirección, Bernardo Pérez tomaba a cargo la preparación del motor. El "chivo" comenzó a caminar y Cabalén fue reconocido como uno de los "fierreros" más empedernidos de la categoría. En el Gran Premio de 1958, largando con el número 79, se convirtió en una de las figuras principales. Segundo en las dos primeras etapas, se colocaba primero en la general por tiempo neto en Salta.

En 1959 hubo novedades. "Como Cossimano se había quedado un poco atrás, empezó a andar con nosotros Rubén Aeid. La verdad, no estaba conforme. El auto no salía completo y no rendían los 5 kilómetros que podía tener de más. El equipo no estaba organizado y por eso no podíamos ganar. ¡Qué no me vengan a hablar de mala suerte, eso no existe. La suerte hay que buscarla, trabajarla!". Los cambios continuaron y los últimos que tuvieron que ver con la puesta a punto del auto fueron Nello Maffei y Camilo Tomassi.

"Después vino la conexión para correr el Ford de Dante Trotta. Había que concretarse a ganar carreras y no a ganar parciales. Le compré medio auto y quedó formada la sociedad." Debutó en Carlos Paz y ganó. Había logrado el primer triunfo en T.C. con un Ford y después de tantos años de lucha con el Chevrolet. Pero ese triunfo no sería aislado. A pesar de correr en forma algo espaciada realizó la mejor campaña desde que entró en la categoría. "Empecé el 61 con cero puntos y al final del año, si no tenía el accidente del Gran Premio, hubiese largado en 1962 con el número 1. La "piña" fue por culpa del apuro. Cuando se terminan las cosas a último momento se pagan las consecuencias".

El tercer ciclo T.C. de Cabalén se cerraba con un auto devorado por el fuego. "Le pagué mi parte del auto a Trotta y me volví a Europa. Ese año perdí el campeonato y a pesar de todo me clasifiqué subcampeón".

A partir de ese instante se dedicó de lleno a la categoría Turismo Mejorado. Compitió con Alfa Romeo Giulietta, Giulia y 2.600. Con Lancia. Con Peugeot y con Mustang. Sus triunfos en Grandes Premios y otras carreras son muchos. Pero no podía olvidar el Turismo de Carretera. Al no tener auto propio se dedicó a alquilar otros para entrenarse en serio los domingos de carrera. Fue así que se lo vio en 1964 con el auto de Gougy y también con el de José Morán. "A éste le pagaba 50 mil pesos por largar y el 50 por ciento de los premios". La bohemia de Cabalén era más fuerte que el dinero que pudiese gastar en fierros.

Esa fue la etapa anterior a su último viaje a los Estados Unidos para comprar el Mustang. "Siempre he querido velocidad. Cuando me dieron ese auto en la Ford de California se me cayeron las medias. Lo probé y me quedé enamorado. Allí vi que sin necesidad de disfrazar un auto de T.C. tenía 240 kilómetros por hora. Un auto que tenía líneas y en el que se podía correr y escuchar el estereo".

De regreso a Buenos Aires participó en 1965 en el Gran Premio T.C. con un Falcon del equipo. "Apenas terminó, le compré el casco a la Ford para ponerle un F-100. Allí fue cuando me llevé a Maffei a Córdoba e hicimos una sociedad donde él se quedó con las diferencias. Así fue como perdí dos años y millones de pesos. Pero antes del Gran Premio del 66 me decidí. Yo quería correr y no se avanzaba nada". Maffei quedó fuera de concurso. Un grupo encabezado por Monje, Boroná y Alarcón comenzó a trabajar en Córdoba, mientras sus socios en Buenos Aires hacían la conexión con Garavaglia. El Falcon fue a Buenos Aires y en 2 meses estuvo listo. "Debutó prácticamente en Tandil y de allí al Gran Premio".

Todo lo que sigue es historia muy nueva. Los triunfos logrados lo colocan en una situación de privilegio. Oscar Cabalén vuelve a los caminos para conseguir lo que no pudo en 1961: el campeonato de Turismo de Carretera.

Bossanova

de Varlin





Prendas de punto confeccionadas en colores definitivos e inalterables, cálidas, elegantes, modernas.



DECALOGO DE UN MEDIOCAMPISTA

por ALBERTO RENDO

1 Saber correr bien la cancha. La permanente movilidad es importante y hay que hacerla con buen criterio.

2 Obstruir y crear. Las dos funciones tienen idéntico valor. En un equipo ganador, es decir con grandes pretensiones en el campeonato, el volante tiene que trabajar en zona porque si va a encimar un determinado rival, éste lo puede arrastrar por toda la cancha y así uno se desubica.

3 Si el adversario encima, saber buscar la libertad, ir a los laterales para recibir mejor. De cualquier manera no hay que olvidar el funcionamiento táctico. Si la pelota va adelante, acompañar. Si se pierde retroceder para tapar el contraataque rival.

4 Hay que estar capacitado para jugar tanto en la franja derecha como en la izquierda. Poder cambiar de un partido a otro, e incluso en un mismo partido.

5 Ser dueño absoluto de la zona donde se instala. Ganador por aire, por pierna y por fe.

6 Los "centrojás" como los de antes ya no tienen vigencia. El único que puede jugar así es Rattin. Ahora hay otras exigencias, el volante tiene que ser ofensivo. Imponer dinámica, ritmo, buscar permanentemente los espacios vacíos.

7 Para hacer goles emplear el tiro de media distancia. Y la verdad es que este recurso lo utilizan pocos, hasta los mismos delanteros. Pero también conspira el estado de la mayoría de las canchas y la pelota, cuyo peso varía permanentemente.

8 Saber apelar a la sorpresa. Trotando se puede arrimar hasta 15 metros del área, pero después hay que meter el pelotazo para intentar la pared con el Nº 9 ó 10 e ir a buscar la devolución. Esta es la otra fórmula para crear opciones de gol.

9 Exigir a los cuatro del fondo que achiquen en las espaldas. Esto evita que la lucha en el medio campo sea despareja. Frente a equipos que amontonan mucha gente en esa zona con esa maniobra se cubre la superioridad numérica.

10 No hace falta ser alto, sino fuerte. El que dice que los de poca altura no pueden jugar en el medio campo, está equivocado. En nuestro sector la pelota tiene que jugarse contra el piso. ¿Cuántas veces un volante lucha en las áreas? Pocas. Entonces no interviene mucho en pelotas aéreas.

CURIOSIDADES

RESULTADOS QUE NUNCA SE REPITIERON

En la siguiente estadística consignamos los resultados de partidos oficiales que habiéndose disputado en el ciclo profesional sólo se registraron en una oportunidad.

1935	Lanús	8	Atlanta	4
1940	Lanús	8	Estudiantes	3
1941	Atlanta	6	Estudiantes	3
1942	Boca Juniors	11	Tigre	1
1943	Boca Juniors	10	Chacarita Juniors	1
1945	Huracán	10	Rosario Central	4
1945	Estudiantes	7	Vélez Sarsfield	5
1948	Independiente	10	Rosario Central	2
1960	Racing	11	Rosario Central	3

RESULTADOS PRODUCIDOS EN 2 OCASIONES

1935	Lanús	9	Quilmes	0
1938	Independiente	9	Almagro	0
1935	Independiente	9	Tigre	3
1938	Huracán	9	Tigre	3



¿Ud. LO SABE?

1. Una insólita particularidad tuvo la campaña cumplida por Huracán en la temporada de 1956. ¿En qué consistió?

2. ¿Quiénes fueron los cuatro ejes medios que en diferentes torneos jugaron en Racing y River Plate?

3. Un hecho inusual se produjo en la 14ª fecha del campeonato que se está disputando. ¿Sabe usted cuál fue?

4. Boca Juniors se adjudicó el torneo de 1964. ¿Qué hecho insólito singularizó esa conquista?

5. ¿Cuál ha sido el futbolista extranjero que jugó más partidos oficiales en nuestro medio?

6. ¿Quiénes fueron los jugadores que convirtieron 10 goles en 3 partidos sucesivos?

7. La Copa de Honor ganada por San Lorenzo en 1936 produjo un hecho que con el correr de los años se convertiría en algo excepcional. ¿Qué ocurrió?

8. ¿Cómo formaría usted un equipo utilizando jugadores uruguayos que hayan sido campeones en nuestras canchas?

PARA RECORDAR

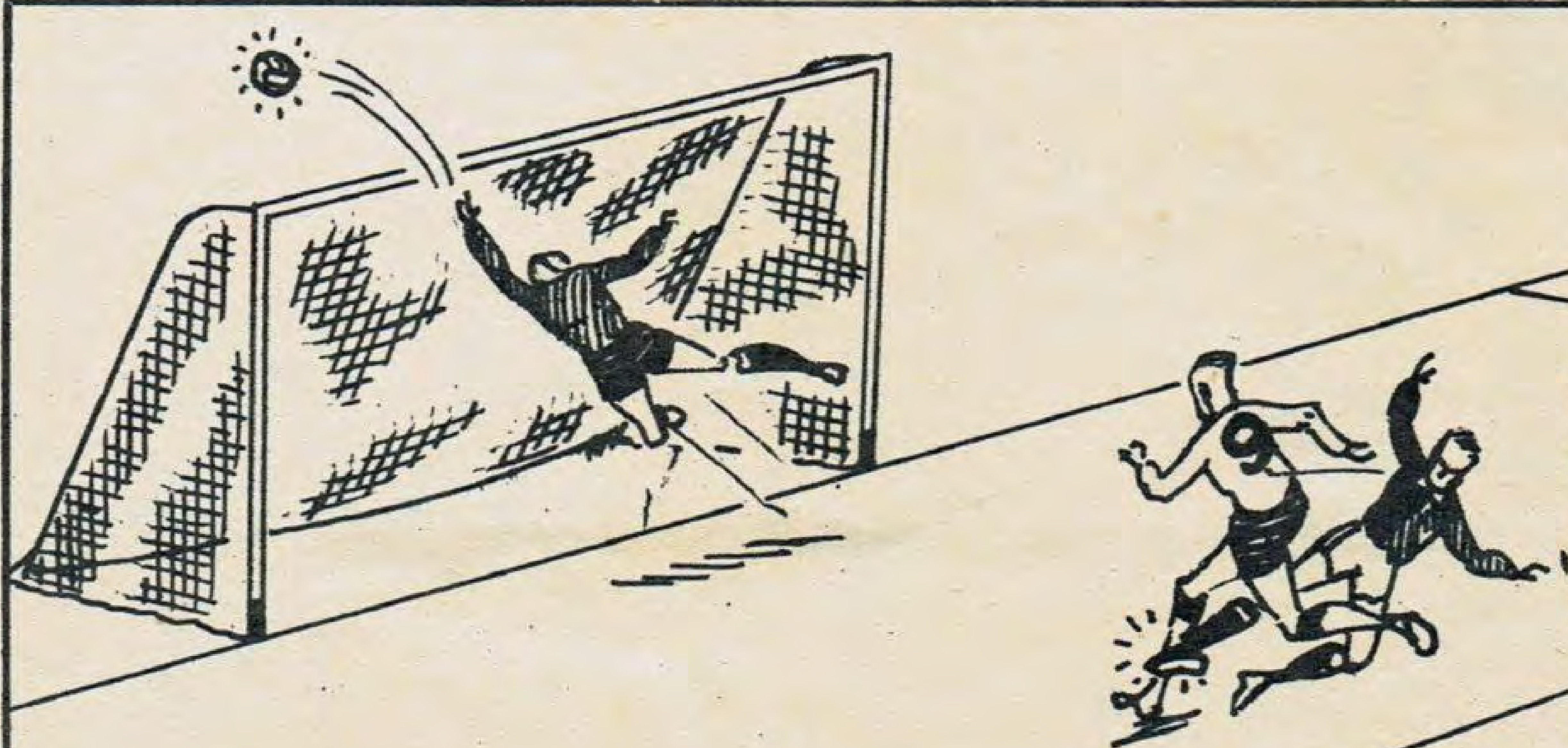
La fotografía que aquí reproducimos pertenece a uno de los más notables seleccionados argentinos. Es el que ganó en 1941 en forma sucesiva las Copas Aguirre Cerda en Chile y Sáenz Peña en Perú y de inmediato el Campeonato Sudamericano jugado en Chile. Aparecen de izquierda a derecha, de pie: Stábile, Salomón, Estrada, Alberti, Minella, Colombo y Roberto Sbarra, y agachados: Pedernera, Moreno, Marvezi, Antonio Sastre y Enrique García.

¿Cuáles fueron los 3 futbolistas que jugaron en Racing?

¿Cuáles los 3 que lo hicieron en Huracán?

Hubo 2 de ellos que en una temporada cada uno integraron otros tantos equipos que descendieron. ¿Quiénes fueron?

¿Qué jugador de los que aparecen en la fotografía integró un equipo que ganó el ascenso en un torneo de primera B, teniendo como director técnico a otro de los futbolistas que figuran en el conjunto?



SI Ud. FUERA EL ARBITRO

El centrodelantero, perfectamente habilitado, penetra en el área chica y remata hacia el gol. El arquero salta para atajar el balón en el mismo instante en que el zaguero se arroja a los pies del shoteador. Una vez que la mano derecha del arquero envía la pelota al corner el defensor derriba al atacante en evidente foul. ¿Qué sanción corresponde? ¿Penal o corner?

(Todas las respuestas en la pág. 73)



Saliendo a un cruce. Mostrando su prestancia ganadora. Superior a todos los que vimos en los últimos 20 años.



Dos épocas se unen en el túnel por el que asomaron tantas veces. Perfumo y Dellacha, una dinastía en Racing.

PERFUMO: ¿EL MEJOR Nº 2 DE LOS ULTIMOS TIEMPOS?

por JUVENAL

LO VEO JUGAR A PERFUMO Y ME DA VERGÜENZA

La confesión de José Salomón, en la mesa que completaban Pedro Dellacha, Humberto Maschio, Carlos Fontanarrosa y Osvaldo Ardizzone, sonó como un himno a la franqueza, a la absoluta falta de vanidad que siempre caracterizó al ex capitán de Racing y las selecciones nacionales de la hora más gloriosa del fútbol argentino en el terreno internacional. Y al mismo tiempo, significaba el reconocimiento de un hombre de AYER (ese AYER en que todo, inexorablemente todo, parece mejor que lo presente) a la jerarquía de un jugador de HOY.

—Nunca he visto un back como Perfumo, —seguía explicando Salomón—. Lo veo apretado contra la raya y aparentemente sin salida, y pienso en lo que hubiera hecho yo en su lugar, hace 25 ó 30 años... La hubiera tirado al alambre. Y Perfumo le da un zurdazo por encima del hombre que lo aprieta y la pone a 30 metros, en el pie o el pecho de un compañero libre...

Pedro Dellacha, otro antecesor ilustre de Perfumo en la posición Nº 2 de Racing y de la selección, corroboró con firmeza la opinión de José:

—Es lo mejor que he visto en el puesto. En recursos y en rendimiento.

"Bocha" Maschio fue todavía más allá:

—En la Argentina no he conocido ninguno mejor que Roberto. Y en el mundo he visto muy pocos que se le puedan comparar...

En ese eterno cotejo del PASADO y el PRESENTE, donde casi siempre ganan los recuerdos sobre la evidencia viva de hoy (porque generalmente los recuerdos NO TIENEN DEFECTOS), teníamos la sensación de que Roberto Perfumo representa, en la posición de marcador central, el punto culminante de nuestra historia futbolística. Porque es síntesis de calidad y responsabilidad. De riqueza técnica y presencia física. De habilidad y potencia temperamental.

Las opiniones, valiosas por cierto, de Salomón, Dellacha y Maschio nos alentaron a dejar formulada la pregunta que despertará muchos escozores, mucha resistencia y mucha polémica: ¿ES PERFUMO EL MAS GRANDE NUMERO DOS DE LA HISTORIA?

PERFUMO:

PARA NOSOTROS, SI

La historia a que nos referimos no alcanza a la prehistoria del fútbol argentino. La generación media actual —la de los 40 años— no alcanzó a ver en acción a esos grandes de los años 20 y 30: Ludovico Bidoglio, Pechito Della Torre, Alberto Cuello. Nuestra historia arranca en José Salomón, cuya última aparición internacional se produjo contra Brasil, en el Sudamericano de 1946. Es una historia de poco más de 20 años.

Para establecer la imagen comparativa hemos considerado a los marcadores centrales más destacados, por su actuación internacional y su cotización, desde Salomón hasta Perfumo.

La lista incluye diez nombres: además de los eslabones que abren y cierran la nómina, están José "Perico" Marante, columna fuerte del Boca campeón de 1943|44, que recogió el legado de Salomón en el cuadro nacional, sobre el mismo terreno en que Salomón fue fracturado por el brasileño Chico; el "comisario" Juan Carlos Colman, reemplazante de Marante en el seleccionado, cuando "Perico" sufrió la fractura del tabique nasal en el Sudamericano de Guayaquil (1947) y más tarde su continuador como columna fuerte boquense, cuando pasó de Newell's al club de la Bombonera; Oscar Basso, contemporáneo de Marante y Colman, gran defensor-jugador del San Lorenzo campeón del 46 (el de Farro-Pontoni-Martino), distinto a los dos boquenses por su juego más fino, más prolijo, menos imponente en el choque y la disputa; Luis Cardoso, brillante zurdo de la línea "jugadora" de Basso, que jugó primero en Independiente (1950) y ya de vuelta, como defensor de Boca, fue campeón sudamericano con la casaca albiceleste en 1959; Pedro Dellacha, titular de Racing desde 1952 en adelante, hombre fuerte y capitán del equipo argentino que dejó un recuerdo imborrable en el Sudamericano de Lima (1957); el "gallego" Alfredo Ricardo Pérez, suplente de "Pedro del área" en la selección y figura fundamental, por sus recursos ofensivos desde la posición de último hombre defensivo, en el River que ganó cinco campeonatos sobre seis (1952|53-1955|56|57); Rubén Marino Navarro y José Manuel Ramos Delgado, los más recientes antecesores de Perfumo en el cuadro de la A.F.A. y exponentes, en una época más cercana, del duelo polémico, HABILIDAD vs. GARRA.

Hemos analizado, a través de 15 atributos técnicos, físicos, tácticos y temperamentales, a esos 10 hombres de una dinastía reinante a lo largo de un cuarto de siglo. Y del puntaje que asignamos a cada uno en los distintos conceptos emerge triunfador Perfumo.

EL TALON DE AQUILES

Admitimos la crítica que le ha formulado el "gordo" Díaz —como lo conoce el mundo del fútbol al hombre que produjo jugadores en serie trabajando en su propio club— sobre el déficit de Perfumo en el juego aéreo. El "fabricante" de jugadores que echó a Perfumo de River (cuando su transitorio paso de comienzos de 1961 junto a Emérico Hischl), porque era "un pibe muy debilucho", insiste en esa faceta negativa del juego de Perfumo, tal vez por aquello tan humano de justificarsea aun en el error... Pero "defenestrar" al jugador que MAS VARIEDAD DE RECURSOS HA DEMOSTRADO EN EL PUESTO, DESDE QUE EL PUESTO EXISTE, porque NO ES EXCEPCIONAL EN UN SOLO ASPECTO de su juego, es una enormidad.

Perfumo sabe ir arriba. Solo y acompañado. En libertad y luchando. La opinión de Maschio lo confirma: "Dicen que no sabe cabecear. Y no es verdad. Tanto de arriba como de abajo es un jugador extraordinario." Es claro que frente a cabeceadores de la talla de Salomón, Marante, Dellacha y Navarro (hombres de DIEZ PUNTOS en esa materia) la capacidad aérea de Perfumo empalidece.

Pero en todos los demás atributos, especialmente los que hacen a la velocidad MENTAL Y FISICA del jugador, a su RIQUEZA TECNICA, a su PERSONALIDAD COMO HOMBRE EQUIPO, Perfumo es ganador nato.

1 DINASTIA 10 PERSONAJES 15 ATRIBUTOS	 JOSE SALOMON	 JOSE MARANTE	 JUAN C. COLMAN
UBICACION	8	8	6
TRASLACION	7	8	8
QUITE	10	10	8
INTERCEPCION	10	10	8
CABEZAZO	10	10	8
ANTICIPO	8	8	8
RECUPERACION	7	7	8
MANEJO	6	7	6
ENTREGA	6	7	6
INTUICION	9	8	6
VELOCIDAD	7	7	8
RECURSOS	7	7	6
FUERZA	10	10	10
TEMPERAMENTO	10	10	10
RESPONSABILIDAD	8	10	8
PUNTAJE TOTAL	123	127	114
PROMEDIO	8,20	8,47	7,60



OSCAR BASSO	LUIS CARDOSO	PEDRO DELLACHA	ALFREDO PEREZ	RUBEN M. NAVARRO	J. M. RAMOS DELGADO	ROBERTO PERFUMO
8	8	8	8	6	8	8
7	8	8	10	8	7	10
9	9	9	8	8	8	9
10	10	9	9	6	10	10
8	8	10	7	10	8	5
8	8	9	8	9	8	9
6	6	7	6	9	6	9
7	8	6	10	6	9	10
7	9	6	10	6	10	10
8	8	8	10	6	9	10
7	8	9	10	10	7	10
8	9	7	10	6	10	10
7	7	10	6	10	6	8
7	7	10	5	10	7	9
8	7	10	5	10	8	8
115	120	126	122	120	121	135
7,67	8	8,40	8,13	8	8,07	9

LOS
GRANDES SERVICIOS DE SPORT

HISTORIA DEL CIRCUITO DE RAFAELA

(La Indianápolis nuestra)



El Alfa de Ochoteco y las Mercedes de Brosutti y Olivari. ¡Largaron! La gente quiere tirarse de los árboles... ¿El año? 1938.



Al dar vuelta la curva ya es 1964, ya es otra historia... De autos modernos como el Chevrolet de Ríos (54), con motor trasero.

EN PLENA EVOLUCION DE NUESTRO AUTOMOVILISMO SE ACERCA UNA NUEVA EDICION DE LAS 500 MILLAS. CON SU HISTORICO CIRCUITO QUE BAJO EL FLAMANTE PAVIMENTO ESCONDE CUATRO DECADAS DE POLVO Y FIERROS, DE TIERRA Y HOMBRES... CASI UNA LEYENDA, CON AUTOS Y HEROES DE UN MUSEO DE NUESTRA MECANICA NACIONAL. RECORDEMOS...

La cuna del automovilismo. El título que siempre discutió con Arrecifes. La denominación que desde hace mucho comparte con el pueblo de Froilán González. Pero a los rafaelinos eso no les interesa tanto. No tienen problemas de nombres o títulos. Se conforman con hacer. Con construir. Con estar en evolución. Con avanzar. Con modernizarse permanentemente. Y así desde siempre. Desde que por primera vez a un grupo de "aventureros" se les ocurrió que Rafaela debía inventar La Gran Carrera Argentina. La pensaron. La discutieron. La crearon...

Cambiaron luego los rostros. Algunos apellidos se mantuvieron representados. Otros fueron totalmente nuevos. Pero el espíritu juvenil, el ímpetu de la aventura, se mantuvo siempre. Y 40 años después de aquellas 500 Millas inaugurales, cuatro décadas luego de aquella primera "locura" de los rafaelinos, se inauguraba lo que había sido el gran sueño de los "viejos": el óvalo pavimentado. La gran pista asfaltada que llevará a Rafaela a convertirse en una réplica argentina de la famosa Indianápolis. Sin duda, el resultado fue producto de un gran esfuerzo. Pero a los pioneros no les importa el sacrificio si con ello consiguen el objetivo buscado. Los soñadores no esperan más premio que el de ver una obra concluida. Y en esa tarea están los hombres del Club Atlético de Rafaela. En esa idea trabajan los que conducen ahora la institución que sirvió para hacer conocer una ciudad. Para hacer conocer un pueblo de entusiastas. Un pueblo de hombres que no le temen a lo moderno. Un pueblo de luchadores que no quiso nunca estancarse. Un pueblo de valientes...

LAS PRIMERAS 500

La idea concreta fue de Emilio Karstulovic. En una reunión de ésas que existieron siempre. De esas que se repiten todos los días en el lugar donde se junten dos "tuercas". Aquélla también fue una charla de "tuercas". Aunque entonces aún no se había inventado esa palabra... Igual. Era una reunión de "tuercas"... Participaban algunos rafaelinos: Eduardo Dutruel, Martín Oliver... Y a Karstulovic se le ocurrió sugerir su idea: la carrera que

→



HISTORIA DEL CIRCUITO DE RAFAELA

todos los años se hacía en el circuito llamado Castellanos, podía convertirse en una que tuviera la misma medida que la ya entonces famosa de Indianápolis. Aunque nadie soñaba en hacer comparaciones con la de los Estados Unidos, la sugerencia fue aceptada. Comenzó el gran movimiento del periodismo santafecino y de la Capital apoyando la idea. Todo el ambiente de la gente de prensa estaba convulsionado. La Argentina iba a tener sus "500".

Muy pronto se formó la comisión organizadora: Bolliger, Poggi, Picasso, Ripamonti, Soldano, Riondet, Blanco, Contese, Romitelli, Frossi, Vidal, Faraudello, Luciano, García, Martegani, Picasso, Suárez, Baliela, Marangoni, Desani, Gilli, Zóbboli, Berta, Nieto, Molina, Dutruel, Farquet, Oliver, Pérez Torres, Paganini. Una lista amplia. Con muchos nombres y muchas ganas de trabajar. Todo se hizo con la mayor minuciosidad. Y para ese 6 de junio de 1926 se programaron las Primeras 500 Millas Argentinas en un circuito de 37,905 kilómetros. Por supuesto, el circuito era de tierra...

Y el único detalle que no podía preverse, el único inconveniente insalvable, arruinó aquella primera fiesta. Cuando ya se habían recorrido 200 millas y Domingo Bucci estaba en la punta con su Hudson la lluvia obligó a detener la carrera. Hubo que esperar casi dos meses para poder repetir la reunión. Y fue el 29 de agosto cuando la carrera empezó y terminó en el circuito de 24 km. Y es importante anotar los inscriptos y sus máquinas. ¡Atención!: Domingo Bucci (Hudson), Esteban Ballestrini (Spa), Arturo Sutil (Cadillac), Juan Antonio Gaudino (Hupmobile), Fernando Bini (Buick), Ernesto Maget (Studebaker), Armando Romitelli (Buick), Juan Pirovano (Dodge), Ernesto H. Blanco (R.E.O.), Ernesto Zanardi (Alfa Romeo), Emilio Karstulovic (Auburn), Florencio Fernández (Stutz), A. López Taibo (Cadillac), Hermenegildo Agostini (Flint), Alfredo Suárez (Studebaker), Eduardo Dutruel (Studebaker), César Sacaraffia (Hudson), Ernesto Bóssola (Willys Knight), Pablo Buglieri (Fiat), Antonio Gerli (Lancia), Eduardo Carú (Alfa Romeo), Eduardo Pedrazzini (Ford), Juan A. Malcolm (Hudson), Alejandro Posca (Dodge), Eduardo Estanguet (Bugatti), Angel D'Annunzio (Chevrolet), Raúl Riganti (Hudson), Eduardo Lecea (Hudson) y Jorge Perin (Packard). Este fue el orden obtenido en el sorteo. Este era el orden para largar...

Pero el ganador fue Riganti, acompañado de Luis Viglione, un hombre que sabía mucho de fierros. La lucha fue intensa, y se calculó en 20.000 el número de espectadores que había en el circuito. El promedio de Riganti fue superior a los 126 kilómetros por hora, y segundo fue Ernesto Blanco, delante de Karstulovic.

El reglamento exigía, para clasificarse, cumplir la totalidad del recorrido en un plazo máximo de 10 horas. A partir de esa primera edición de Las 500 se comprobaba que no era sólo una carrera valiosa por el gran espectáculo que brindaba sino también porque servía como banco de pruebas para nuevos autos y detalles modernos. Por supuesto, la misma característica que presenta hoy...

EL "RUIDO" DE MALCOLM

Para el año siguiente se cambió el circuito. Era una pista carretera de 24,246 kilómetros que debía ser recorrida 33 veces, más un adicional de 4.375 metros. Era un recorrido veloz, con curvas que podían tomarse sin dificultades a 100 kilómetros. Para ese 1927 también aumentó el monto de los premios.

El favorito para muchos era Ernesto Bóssola. Y todos desconfiaban de la Delage que presentaba Juan A. Malcom. Tal como comentaba Borocotó entonces, nadie estaba acostumbrado a escuchar el zumbido metálico y todos esperaban que alguna biela saliera a tomar aire. Pero eso no se produjo y el ruido del auto fue haciéndose hábito a través de las 500 millas del recorrido. Anduvo con firmeza y sólo se de-





La aplanadora tuvo vergüenza de hacer ruido ese domingo. Y los paisanos, con el rito del chambergo y el paquete de comida, la hicieron atalaya. Era el tiempo de las alpargatas...



"YO GANE LA PRIMERA"

(RAUL RIGANTI; 1926 — Hudson — Promedio: 126,925 km)

"Rafaela eran las vacaciones nuestras. ¡Si nos divertíamos! Nos íbamos quince días antes y «pura jarana». ¡Los bailes que se hacían! ¡Qué época, m'hijo! La muchachada de Rafaela era bárbara. Nos trataban un kilo. Todos los días era una fiesta.

"La carrera nació con una idea de esos muchachos que formaban el Club Atlético Rafaela. Era un clucito de fútbol de esos que hay en todos los pueblos del interior. Con la carrera se jugaba al todo o nada. O se fundía para siempre o levantaba cabeza. Rafaela era un pequeño pueblo que luego se levantó con el automovilismo. ¡Miren lo que es el club ahora!

"Cuando tuvimos la noticia, decidimos ir. La carrera estaba programada para el mes de mayo de 1926. Fui con un Packard que yo preparaba para Tomás Duggan. Me lo cedió para que lo corriese, pues el Hudson no lo teníamos preparado para correr en pista. Se rompió una biela y el motor cuando se habían corrido unos pocos kilómetros. Ya nos habíamos dispuesto a reparar cuando la carrera se suspendió por la lluvia. Eso nos vino fenómeno para terminar el Hudson. Seguimos la jarana. La carrera se pasó para septiembre.

"En aquellos tiempos yo corría para Hudson. Era un empleado a sueldo y cobraba los premios. Siempre fui un profesional del automovilismo. Vivía de eso. Cuando juntaba mucha plata me iba a Europa y la tiraba. Los amigos me criticaban. me decían que la malgastaba. Pero yo pensaba que en cualquier momento me daba la piña y chau... ¡Si entre la moto y el auto me rompí diecisiete huesos! Y pensar que los que me decían que malgastaba la plata, ahora me dicen: ¡vos si que viviste la vida! Estuve once veces en Europa y no sé cuántas en los Estados Unidos.

"Los autos los mandábamos por tren. ¡Y cómo se preparaban! Me acuerdo que para hacer un árbol de levas usábamos la lima. ¡Otra que torno, ni que maquinarias! Y luego a probarlo. Si no andaba, había que sacar el motor, desarmarlo, volver a armarlo y colocarlo nuevamente para probarlo otra vez. Y todo así. Pero, ¡cómo trabajábamos! Eramos unos leones. No es como hoy, que hay bancos de pruebas. ¡Y pensar que actualmente hay algunos corredores que no lo usan! Esos no pueden ganar. Aunque Bordeu no lo usa y gana...

"En septiembre fuimos a Rafaela. Un telegrama publicado en los grandes rotativos del miércoles anterior a la carrera sacó a un treinta por ciento de los corredores. Por eso solamente participamos doce. Yo corría con Luis Viglione de acompañante; largaba con el número diez, pero la partida se efectuó en pelotón. Después de seis horas y veinte minutos de carrera resulté el triunfador. Hice un carrerón. ¡Ni un solo problema! El promedio fue de 126 km/h, pero el record de vuelta debe haber andado por los 140 km/h. Mi Hudson orillaba los 200 km/h de máxima. ¡Qué época! Y andábamos en caminos que cruzaban chacras. El circuito tenía treinta y ocho kilómetros, y si bien había sido mejorado, era bastante bravo. En esa época corría en equipo con Bucci. Yo era el veloz del equipo, salía a buscar la punta y ganaba o hacía el desparramo. Entonces Bucci g a n a b a desde atrás. Allá por 1926 y 1927, entre los dos ganamos casi el cien por ciento de las carreras para Hudson.

"En aquella época se corría y era cuestión de amor propio. No es como estos cajetillas de ahora. Cuántas veces me quedé a dormir en medio del campo porque no tenía auxilios que me viniesen a buscar...

"¡Qué época, m'hijito! ¡Qué época!"

---

tuvo por 2 minutos en una ocasión. También Malcolm corrió "inspirado" y su conducción fue impecable. "Mingo" Bucci, que al final fue segundo, también brindó espectáculo. Pero lo más trascendente de esta segunda edición (además de la sorpresa que causó el triunfo de la Delage) fue el gran salto que sufrió el promedio, pasando a 146,912 km|h.

Aunque es posible que las medidas del anillo no fueran del todo exactas (había una lucha en ese sentido con Esperanza) es importante el aumento en la media horaria. El cambio de circuito (más corto y más veloz que el anterior) incidió en el resultado. Pero paralelamente a ello avanzaba la mecánica... La Delage triunfadora era un ejemplo de ello...

BUCCI Y EL INGLES

Las dos dieron resultados inesperados. Sobre todo la primera, la de 1928. Sorprendió la victoria final de Eric Forrest Greene, sobre Bucci. Este luchaba contra su mala fortuna en ese circuito de Rafaela, y en esta tercera edición también fue segundo... Greene, el "inglés", ganó con una Bugatti a la que se le había roto una pata del motor. Se construyó un suncho con una hoja de elástico de camión para que aguantara el peso del motor. Bucci, por su parte, había logrado alivianar su Hudson "Bestium" con respecto al año anterior. Además de eso, "Mingo" trataba de encontrar las líneas de menor resistencia al aire, y para eso realizó ensayos durante los días previos a la carrera. Este trabajo le otorgó un handicap: era el favorito indiscutible.

Cuando se quedó por desbandar una cubierta intentó reconquistar la posición perdida, y cuando estaba a punto de lograrlo, otra cubierta. Y así hasta el final. El decepcionado Bucci tuvo que cambiar 13 (sí ¡¡trece!!) neumáticos en la carrera. Forrest Greene corrió de acuerdo con sus posibilidades. En el máximo que le permitió su máquina, con todos los problemas que tenía..., además de llevar el motor casi suelto... Corrió contra reloj en todo momento, sin importarle lo que sucedía detrás suyo. Por supuesto, era lo que correspondía... No podía ofrecer lucha; sí, marchar en su límite. Y así ganó... Bucci fue segundo y Zatuszek tercero.

Pero toda la "bronca" de Bucci se fue al año siguiente. En ese 1929, después de Las 500, era "Piloto recibido", como lo llamó Borocotó. Había logrado el Gran Premio del 28 y luego conseguiría la victoria que se le negaba.

El piso del circuito era aceptable y el polvo no se levantaba como en otros años. El recorrido era más corto (16.614 metros) y eso no lo hacía muy indicado para máquinas que aunque muy veloces eran excesivamente pesadas. Había autos nuevos y con serias posibilidades: Forrest Greene corría con un Delage Grand Prix, mientras que Lavarello y Milone lo hacían con Bugatti G.P. Bucci y Riganti lo hacían con Hudson y Zatuszek con una Mercedes Benz de mucho kilaje, y que podía presentar serios problemas de neumáticos. El "inglés" Greene abandonó a poco de largar por rotura de la caja de velocidades. Lavarello tomó entonces la punta seguido por Zatuszek, Riganti y Bucci, pero tuvo problema de gomas y los Hudson pasaron al frente. El hombre de la Bugatti volvió al primer puesto, pero abandonó definitivamente por fallas en el magneto.

Y al final... Bucci. El "segundo eterno" de los años anteriores conseguía anotar su victoria. Zatuszek fue un meritorio segundo, luchando contra las características de su máquina.

LA ULTIMA DE LA PRIMERA SERIE

Fue la de 1930. A partir de entonces, y debido a la crisis económica que sufría el país en ese año, se produjo una suspensión de Las 500 hasta el año 35. Pero ese 1930 dio un resultado totalmente imprevisto...

Tal como se produjo con el Gran Premio en el año 33, que ganó Roberto Lozano siendo el único clasificado, así ocurrió en esta de Rafaela del año 30. Los velocistas se alternaron en la punta marcando parciales de asombro. Las velocidades que iban marcando los relojes en esos primeros tramos eran impactantes para la época. Pero eso tuvo su precio, su costo... Y poco a poco fueron abandonando los punteros. Y así se dio el caso de que sólo quedara una máquina en carrera: el Gardner de Cayetano D'Amico, que al final fue ganador. Su promedio evidenciaba la falta de lucha que se produjo sobre el final: apenas 117,295 kilómetros por hora. Fue el único clasificado, ya que quienes venían tras él, Pedrazzini y Ricardo Nasi, no entraron en plazo.

SEGUNDA EPOCA

En el 35 se volvió con un circuito más corto: 13.914 metros. Pero era el mismo que se había utilizado en el 30. Y fue ésta la llegada más emotiva de toda la historia. Además de haberse señalado el record para un circuito.

Ese año tuvo un valor especial porque fue la primera vez que el A.C.A. se hizo cargo de los gastos de un equipo extranjero. Vinieron Chico Landi y Baron de Tefé, desde Brasil.

UN TRIUNFO REGALADO

A poco del comienzo de la prueba Zatuszek debió detenerse. En la punta fueron turnándose entonces todos los veloces, pero igual que en el 30 los desperfectos en los motores fueron provocando sucesivos abandonos. Zatuszek, perdido ya casi en sus posibilidades, atropelló violentamente en la vuelta 14 y logró marcar en ese circuito 173,086 km|h. La punta ya estaba en manos de Fermín Martín, quien corría un Fiat que había sido de Ricardo Carú.

Cuando ya todo indicaba que la carrera era de Martín, se produjo lo increíble. Un error, en las planillas del box de Martín (aunque algunos sostienen que pudo haber sido en las oficiales), hizo que el piloto del Fiat aflojara la marcha cuando desde su puesto le hicieron señas de que la carrera ya había terminado. Martín iba saludando a los espectadores que aplaudían su paso. En esos momentos Zatuszek se le adelantó con su Mercedes y llegó a la meta vencedor. Zatuszek tenía buena información, Martín creía que ya había ganado la carrera. Un final discutido; nunca se sabrá la auténtica verdad...

HISTORIA DEL CIRCUITO DE

RAFAELA





HUELLA Y "PLATEA"

El color le pone telón a la historia de la tierra. Es de 1964, la última vez que la Mecánica Nacional transitó por el polvo de Rafaela. Cuando Domingo Di Santo, que con su Chevrolet marrón pasa por afuera rumbo al primer lugar, le dejó la "huella" a todos para decir: "Yo fui el último que ganó las 500 Millas de tierra". Esas que arrancaron con Riganti y siguieron con Forrest Greene, con "Mingo" Bucci, con Zatuszek, ¡con tantos!. . . Hasta que en 1965 suspendieron la edición para ponerle anillo de asfalto a una leyenda de 40 años. . . Con autos legendarios, hasta con trenes fletados especialmente desde Retiro, con pasajes ida-vuelta y entrada incluida. Las ventanillas del mismo tren servían de plateas. . . El Ford de Parmiggiani le da ruido y emoción a una postal con sabor a viejo. . . Era 1935. . .



TIERRA Y PUENTE

La vista aérea es cosa de esta época. El panorama ya no es desde el puente (la cámara está en un avión. . .). Como desde aquella tradicional pasarela construida por el mismo Luis C. Remonda, cuya carpintería se anuncia en el panel publicitario. . . Hasta los palcos estaban llenos de avisos. Esos palcos que flanqueaban la pista de la emoción rafaelina, atestados de cronometristas, a la izquierda, y de periodistas, a la derecha; ahí donde ya transmitía el "Mudo" Luis Elías. . . Pero Remonda, autor de otra "Historia de Rafaela", publicada en una edición del periódico "La Opinión", también había construido un original servicio de comunicación "alámbrica": un alambre que iba desde los cronometristas al palco de transmisión, llevando la información de tiempos, tirados a mano y sujetos a una roldana. . .







REABASTECIMIENTO

La policromía del box ubica la época más actual. Con Rafaela modernizada, agigantada con esa dimensión internacional que anuncian las banderas desplegadas bajo el sol santafecino. Un auto se ha detenido, un desperfecto tiene pronta atención. Con elementos de ahora pese al folklore de la categoría, con herramientas de ahora, con la necesidad de ahora. . . Todo ha cambiado, incluso antes del asfalto. Ya no está aquel tiempo de las cubiertas angostas y la aventura ancha. También desaparecieron las latas de nafta y las latas-embudos. Los mamelucos son más elegantes y las gorras son menos pesadas. Y los pilotos son otros, solitarios, sin acompañantes. Aunque no cambió la fiesta. Siguen siendo los domingos más esperados, los más ruidosos. . . Cambió la gente y cambiaron los fierros. La tradición, jamás. . .

RAFAELA

EL R.E.O. DE BLANCO

En 1936 sí se logró superar la marca que aún estaba en vigencia desde 1927, cuando Malcolm ganó con el Delage. Y también se batió el record de vuelta...

Pero hubo problemas previos. La carrera debió postergarse una semana porque los corredores exigían que la inscripción fuera gratuita y se pagaran los gastos de pasajes y estadía. Aunque en un principio el Atlético rechazara el pedido, luego lo aceptó. Incluso se fletó un tren especial desde Buenos Aires para los aficionados que quisieran ver la carrera. 17,80 valía el pasaje de segunda clase hasta Rafaela y vuelta.

El circuito, muy parecido al anterior, tenía 11.776 metros de extensión y sirvió para que Carlos Arzani anduviera un circuito a 178,555 de media con su Alfa Romeo 2.900. Luego se resintieron sus neumáticos, y Ernesto Blanco, que había ganado el Gran Premio del 32, consiguió la punta. Elevó el promedio final a más de 156 kilómetros horarios. El R.E.O. ganador tenía un motor de 8 cilindros en línea y 5.800 cc. de cilindrada. La alimentación se hizo por medio de 4 carburadores Winfield, y la bondad de sus fierros quedó demostrada: corrió con una tapa de cilindros fisurada...

LOS TRES SIGUIENTES

El 37 ve repetirse por primera vez un ganador: Carlos Zatuszek. Fue a Rafaela con un nuevo motor en su Mercedes Benz, capaz de andar a 225 kilómetros de velocidad. Prueba de ello son los 190,285 establecidos en los entrenamientos y los 187,094 marcados en un circuito durante la carrera. El promedio final fue de 158,968 km|h, nuevo record que sólo tuvo un año de vigencia.

Ese año vino nuevamente el equipo brasileño, esta vez formado por Nascimento Junior y Landi, que tuvieron dificultades en sus máquinas a causa del mal estado del circuito.

En la temporada siguiente Santa Fe ve ganar a un hijo de su tierra: Luis E. Brosutti consigue imponerse con su Mercedes a 164,851 km|h. El promedio seguía aumentando y el estado del circuito ayudaba para ello.

La del año siguiente fue una carrera llena de dificultades y el promedio no encontró superación. Una llovizna hizo bajar todas las cifras y se originó un conflicto entre periodistas y la Deportiva, que no quería suspenderla a pesar del estado del circuito. Decían que si las máquinas pasaban en las rectas a una velocidad de 170 km|h, lo podrían hacer a 10 kilómetros menos. Ganó una nueva marca, y un nuevo nombre... Eleuterio Donzino, sobre un Cadillac de 16 cilindros, que luego corrió su sobrino Clemar Bucci. Apenas superior a los 144 por hora; ésa fue la marca... Y fue la primera vez que un ganador "metió" la cabeza en una corona de laureles...





LUIS BROSUTTI Y SU DOBLE TRIUNFO

(1938 — Mercedes Benz — Promedio: 164,831 km)
(1948 — Mercedes Benz — Promedio: 161,452 km)

Entre los más importantes ganadores de las 500 Millas figura Luis Brosutti, quien se la adjudicó 2 veces, ¡con 10 años de diferencia! Su carrera comienza por el año 30, cuando tenía el famoso Willys; en el 36 debuta en Rafaela y en el 38 consigue el primer triunfo. "Había que cuidar la máquina —dice—; fue por ello que pude ganar esa vez; corría con un Mercedes de 7 litros con compresor (¡casi nada!)". El régimen de r.p.m. era de 3.200 de fábrica y nos cuenta que en la recta del circuito, donde se desarrollaba una velocidad de 200 km/h, Martín y Olivari (ambos con la misma máquina) lo pasaron a 3.500 "vueltas", pero conservó su velocidad, los dos pilotos abandonaron y él consiguió el primer puesto.

En la edición del 48 consigue su segunda victoria en el célebre circuito. Fue la carrera que mayor satisfacción le dio en su vida. Ganó de punta a punta y nuevamente con el Mercedes.

Hubo en muchas competencias un trofeo que era un pequeño volante que se lo adjudicaba el ganador. Brosutti tuvo siempre un profundo deseo de tenerlo. Pero sucedía que en donde se encontraba dicho premio la fatalidad lo perseguía, porque debía abandonar. Días antes a estas 500 Millas, cuando se enteró que estaba el volante, comentó que esa carrera no iba a poder ganarla. Pero quiso el destino que ese día se le dieran todas a su favor, y así fue.

Corrió esta competencia cerca de 15 veces y cuatro segundos puestos, un tercero, cuarto y quinto se suman a sus dos triunfos.

Las 500 Millas es la carrera que más le ha gustado. Va con su temperamento por la minuciosidad y concentración con que hace todo. "Es una carrera muy larga y muchos la corren sin pensar en esto." Hablando de los corredores nos comenta, con una sonrisa: "Los de hoy son unos bacanes; antes el piloto era el tuerca, el mangia-grasa... Había que ser mecánico; muchas veces ayudaba también a ganar".

Hoy Luis Brosutti continúa lo que fue pasión toda su vida: el automovilismo. Más de cien competencias avalan su carrera, en que la honestidad y caballerosidad se conjugaron para hacer de él un verdadero deportista. Uno de los grandes dentro de la gran historia...

Su respiración normal es de 12 veces por minuto. Manejando aumenta a 30. Sin necesidad.

Nos interesa su salud.
Sabemos que manejando usted sufre tensiones.
Y el ritmo respiratorio se acelera.
Y el corazón se agita.
Y la tensión aumenta.

Pensamos en su relax.
Pensamos que usted manejara "arrellanado" en el asiento.
Que la suspensión no le hiciera endurecer los músculos en cada desnivel.
Pensamos en una docilidad de manejo que no le hiciera crispar las manos sobre el volante.
Que su familia vaya cómoda. Y que usted vaya cómodo con su familia, por más ruidosa que sea.
Y verificamos que es innecesario agitarse.
Manejando un Renault 4L su respiración sigue siendo normal.



...para inteligentes.

Producto de calidad
de INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

"EL CHUECO" Y "EL CABEZON"

TAMBIEN EN ESTA HISTORIA

(JUAN MANUEL FANGIO
1950 - Talbot
Promedio: 177,097 km)

(JOSE FROILAN GONZALEZ
1959 - Chevrolet
Promedio: 170,218 km)

Atraídos por el "mágico" sabor de Rafaela, también en las 500 Millas argentinas estuvieron los dos héroes máximos de nuestro automovilismo de pista.

Juan Manuel Fangio, 5 veces campeón del mundo, y José Froilán González, subcampeón mundial, corrieron y ganaron esta prueba cumbre de la mecánica nacional. Fangio lo hizo una sola vez, en 1950.

La carrera se había programado para octubre con el fin de permitir la participación de los volantes argentinos que competían en Europa. Pero se fue suspendiendo a causa de las lluvias, llegando a tal punto que se corrió en vísperas de Navidad. Ello decidió al equipo francés Talbot a participar en Rafaela con 3 autos piloteados por Fangio, González y Rossier. Fangio triunfó de punta a punta; su record no pudo ser batido ¡hasta 1966!, cuando ganó Cupeiro. ¿Froilán? Abandonó. Pero González volvió a correrla en 1958, para puntear con comodidad hasta que la carrera se suspendió por lluvia en las 200 millas (39 de las 172 vueltas). Se lo declaró ganador. Y ratificando lo hecho en el año anterior, en 1959 obtuvo un sensacional triunfo.

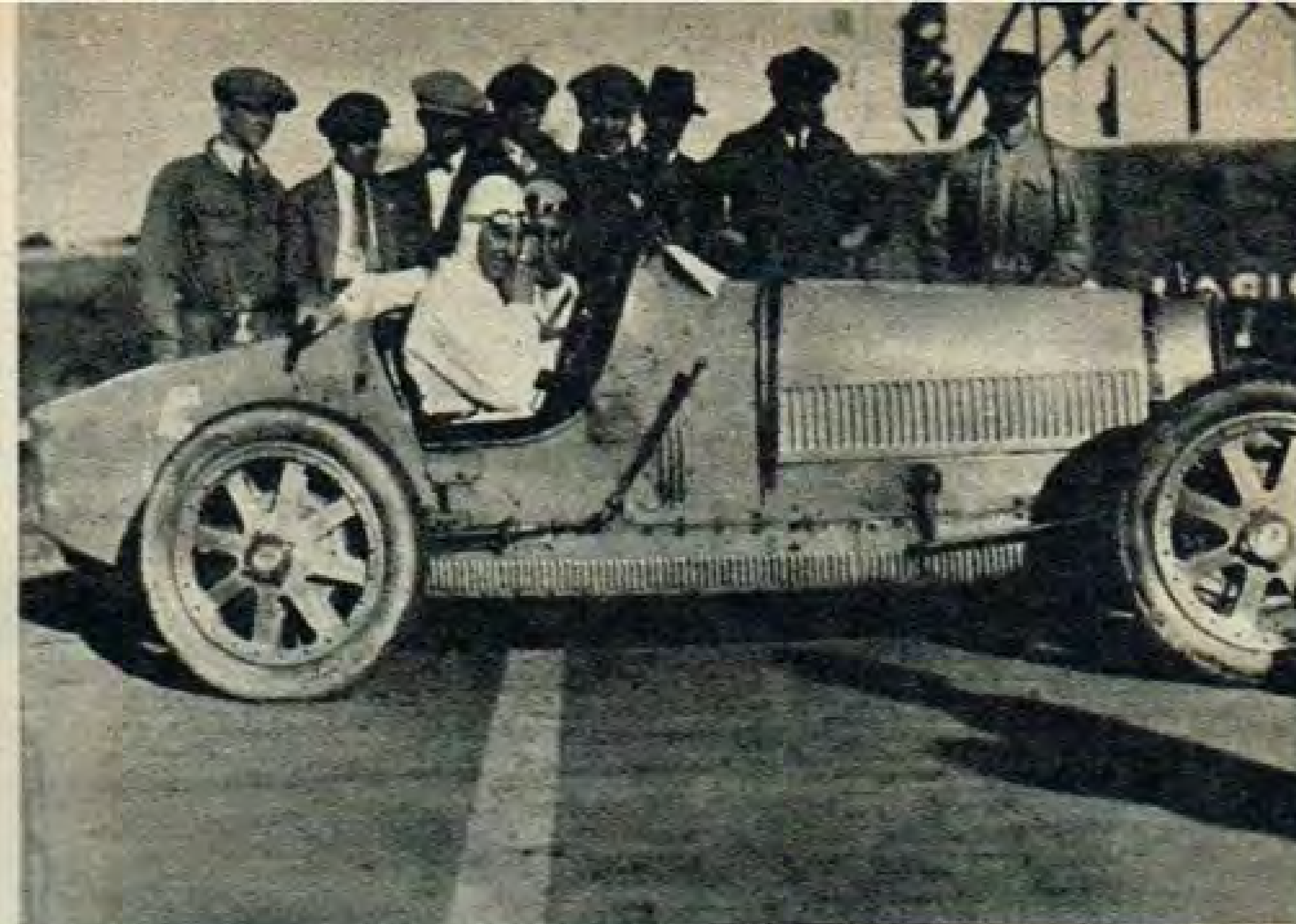




JUAN A. MALCOLM
(1927 - Delage.
Promedio: 146,912 km).



DOMINGO BUCCI
(1928 - Hudson.
Promedio: 145,661 km).



ERIC FORREST GREENE
(1929 - Bugatti.
Promedio: 141,060 km).

HISTORIA DEL CIRCUITO DE RAFAELA

OTRA DEL R. E. O.

En 1940 Ernesto H. Blanco tuvo su día de gloria al ganar "a lo campeón" las XI Quinientas Millas Argentinas y quebrar la mala racha que lo venía persiguiendo. Pero también debió pasar por malos momentos. Y eso le ocurrió en el instante donde los nervios más dominan a un corredor: la largada. Un inconveniente lo retrasó cinco minutos. Quiso la casualidad que en aquella época los autos tardaban poco más de cuatro minutos en dar una vuelta al circuito. Con ello Blanco se situaba a una vuelta del pelotón y con una diferencia de un minuto en el camino. Poco le costó alcanzar a los rezagados. El público comenzó a ver el principio de una gran hazaña. Blanco fue pasando a los retrasados hasta ubicarse muy cerca de los punteros, que aún le llevaban una vuelta. Cuando Blanco los pasó ya había logrado la algarabía en los espectadores. Luego vino el delirio. Vuelta a vuelta fue acortando distancias. Cuando se cumplieron cuatro horas 47 minutos y 39 segundos de carrera, Ernesto H. Blanco concretó una de sus mejores victorias en más de un cuarto de siglo de vida deportiva. También mejoró el promedio de la carrera: 167,8 km|h (el record estaba en poder de Brosutti en 1938 con 164,851 km|h) y se constituyó en el segundo piloto que gana la carrera dos veces. Otra gran alegría para Blanco significó el segundo puesto que obtuvo quien le preparaba su máquina, Angel Garabato. Dos Chrysler, el de Garabato y el de Hugo Abramor, siguieron al R.E.O. de Blanco en la clasificación. La nota de la jornada la constituyó el record de vuelta logrado por Chiozza con un auto de dos motores y tracción en las cuatro ruedas. Este fue el último año que se corrió en el circuito de 11.776 metros. Luego vendría un paréntesis de siete años a causa del conflicto bélico que afectaba al mundo.

¡UNA BUGATTI!: GULLE

Y pasaron los siete años. Los tiempos cambiaron. El automovilismo también. El Gran Premio se corría en varias etapas. Las cupés ya habían iniciado su ofensiva para convertirse en el automovilismo popular. El TC ya estaba en marcha. Los circuitos de tierra fueron desapareciendo. Era difícil mantenerlos. Para el mismo Atlético Rafaela fue un problema. Prefirió achicar el recorrido y tenerlo en muy buen estado. Y así sucedió; los 8.746 metros estuvieron impecables para el día de la carrera. También había disminuido la cantidad de máquinas especiales para esta clase de circuitos. Todo llevó a una corta lista de participantes. En total, 19. Entre ellos, Pessati, Garabato, Gulle, Fantó, Juan Gálvez (con el Chrysler de Cansiani), Blanco, Requejo... Hasta la vuelta 26 Garabato mataba. Pero ahí comenzaron los problemas en su automóvil y la Bugatti impulsada por motor Ford del mendocino Pablo Gulle quedó en la delantera para no abandonarla hasta el final. A pesar de que Pesatti aniquiló el record de vuelta que poseía Zatuszek desde 1937 llevándolo hasta 193,778 km|h, Gulle estuvo muy por debajo del promedio de la carrera que había mantenido Blanco en 1940. Esta vez sólo alcanzó los 153 km|h.

BROSUTTI DIEZ AÑOS DESPUES

Por segunda vez ganó el santafecino Luis Brosutti con el mismo Mercedes con el cual había ganado en 1938 a un promedio de 164,851 km|h. Esta vez le bastó con 161,462 km|h. Segundo terminó Pablo Gulle con la misma Bugatti-Ford con la que había vencido el año anterior. Recorrió dos vueltas menos que Brosutti. La lucha por la vanguardia sólo se produjo en los primeros circuitos. Pascuali, con el bimotor de tracción en las cuatro ruedas ex Chiozza, la abandonó muy pronto ante reiteradas fallas en su máquina. El record de vuelta lo estableció el mismo Brosutti a un promedio de 179,311 km|h.

LAS TRAGICAS QUINIENTAS

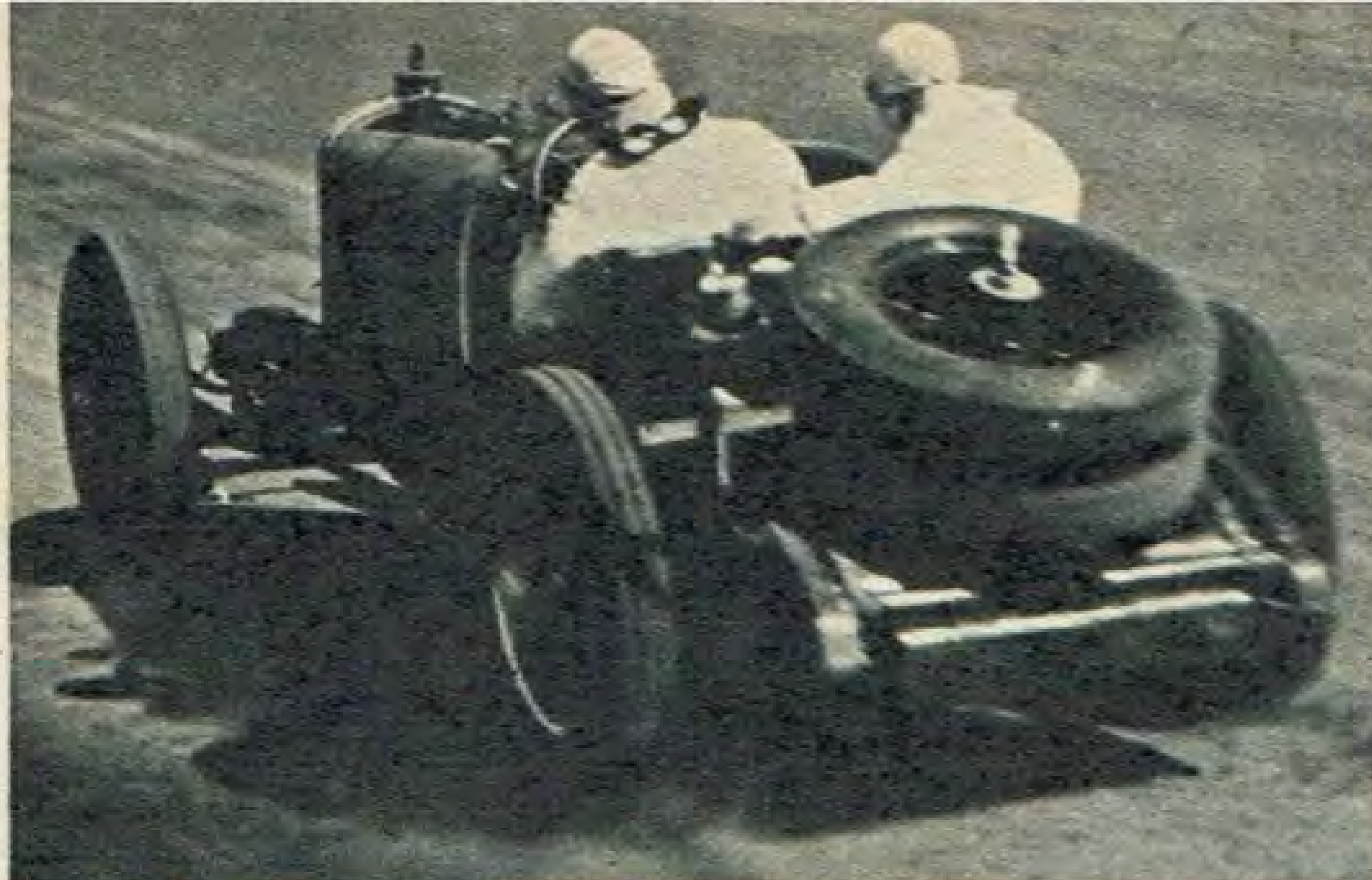
Cuando ya se había asegurado el Nº 1 en las pruebas de clasificación, Adolfo Scandroglio sufrió un accidente fatal. Al día siguiente ocurrió otra tragedia: cuando marchaba puntero, Italo Bisio se avalanzó sobre el público ocasionando diez muertes más. José Fantó ganó con un Mercedes Benz a un bajísimo promedio: 152,691 km|h. Numerosos abandonos y reiterados retrasos le quitaron interés a la competencia. Nasi (R.E.O.), Kellenberger (Mercury) y Brosutti (Mercedes Benz) siguieron a Fantó en la clasificación final. Era 1949.

FANGIO Y EL EQUIPO TALBOT

En 1950 la lluvia había impedido dos veces la realización de las XV Quinientas Millas de Rafaela. Claro que cada una de las oportunidades había significado un lógico y costoso traslado de equipos, autos y personal. Algunos recuerdan con nostalgia que se cansaron de gastar gomas en los entrenamientos de las dos intentonas, hasta que finalmente no pudieron ir para cuando se realizó la carrera (en víspera de Navidad) por no disponer de ellas. Ese retraso permitió la participación del equipo Talbot con las poderosas seis cilindros de 4.500 cm3 sin compresor. "Un auto como para ir andando al circuito, correr, ganar e irse a festejarlo con tu mujer", lo define su actual poseedor. Los dirigentes rafaelinos ya habían tratado la intervención de Fangio y Froilán González para la carrera. Como éstos estaban corriendo en Europa, la carrera se había programado para los primeros días de octubre. Los acontecimientos posibilitaron que lo hicieran



CAYETANO D'AMICO
(1930 - Gardner.
Promedio: 117,295 km).



CARLOS ZATUSZEK
(1935 - Mercedes Benz.
Promedio: 140,477 km).



ERNESTO H. BLANCO
(1936 - R. E. O.
Promedio: 156,249 km).

HISTORIA DEL CIRCUITO DE RAFAELA

al comando de las Talbot, constituyéndose la primera y única vez que un equipo europeo corrió las Quinientas Millas Argentinas. La presentación de Fangio y González constituía un éxito seguro. Fangio se había clasificado subcampeón mundial con Alfa Romeo en la primera vez que se puso en disputa y del cual su compañero de equipo, el italiano José Farina, se clasificó campeón. El tercer automóvil del equipo francés lo conduciría Louis Rossier, que nunca había participado en competencias de este tipo con circuito de tierra. En las pruebas de clasificación Juan Manuel Fangio aniquiló todos los records y fijó una marca que aún perdura como el mejor registro para una vuelta: 207,990 km|h. Froilán fue segundo con 205,256 km|h, y Rossier tercero con 195,835 km|h. La mayor resistencia para las máquinas francesas la ofrecía un potente Alfa Romeo de 4.500 cm³ con compresor que poseía 440 CV. Clemar Bucci la condujo al cuarto lugar en la clasificación estableciendo un promedio de 184,126 km|h. El circuito se presentó de manera inmejorable. Sólo sobre el final se levantó un poco de tierra en una de las curvas. El promedio pronosticado por Fangio era de 190 km|h, pero a causa de la poca lucha que le ofrecieron sólo llegó a 177,097 km|h. "Caminaron a quinientas vueltas menos del régimen de seguridad", recuerda hoy Froilán González. En las primeras vueltas se anduvo alrededor de los 185 km|h con Rossier en la vanguardia. A partir del tercer circuito aparecerían problemas en las válvulas del motor de Froilán González, que luego lo obligarían a abandonar. Rossier finalizó segundo a un minuto del ganador, Juan Manuel Fangio, Brosutti terminó tercero a ocho vueltas de diferencia. Con ese promedio, que sólo pudo ser batido en 1966, se superó el record de carrera establecido diez años antes por Ernesto H. Blanco. Las Talbot anduvieron a 260 km|h en las rectas y marcaron el retraso técnico que había sufrido nuestra mecánica nacional. Pero ellas abrieron los ojos y proyectaron la luz del progreso.

LAS BODAS DE PLATA

Veinticinco años de las Quinientas Millas Argentinas. Para ese entonces era la única competencia que sobrevivió para este tipo de circutio amplio con suelo de tierra. Quedaban pocas máquinas y era difícil conseguir repuestos. Todo esto creó serios problemas a los participantes y al Club Atlético Rafaela, que siempre hizo grandes esfuerzos para cumplir con esta prueba y mantenerla en el escalón que siempre mereció. Varios pilotos se alternaron en la punta. Gulle y Félix López en las primeras diez vueltas. Luego el clima se caracterizó por los numerosos abandonos. La disputa se centró entre Ernesto H. Blanco y quien luego resultaría ganador, José Fantó. Con su Mercedes realizó un promedio de 156,238 y aventajó en más de una vuelta al segundo, Emilio Kellenberger, con su Lincoln.

LA ERA DE LOS SPORT

La crisis se hizo notar en los años siguientes. Durante 1952 y 1953 no se disputó la clásica carrera. De 1954 a 1956 se permitió la participación de automóviles Sport. En 1954 se estrenó el circuito con las medidas similares a las de Indianápolis: 4.664,46 metros. Los corredores debían dar 172 vueltas para completar el recorrido. Para esa oportunidad se resolvió realizar una neutralización cuando se hubiera disputado la mitad de la carrera. Roberto Bonomi, al comando de una Ferrari de 3.000 cm³ sin compresor, procuró sacar ventajas para reabastecerse y no perder la punta. El problema de los autos Sport era justamente la necesidad de tener que reaprovisionarse. A Bonomi lo seguía de cerca Luis Brosutti, que aún corría con el Mercedes, pero un trompo le hizo perder tres vueltas y aseguró la primera mitad de la carrera a la Ferrari. Bonomi también se impuso en la segunda parte demostrando su neta superioridad mecánica. La Ferrari pesaba 650 kg, tenía una potencia de 240 CV y una velocidad de 235 km|h. Si bien no era de los más potentes, aventajaba al resto en estabilidad, maniobrabilidad y aceleración. El promedio fue de 152,868. En 1955 se vuelve a imponer una Ferrari al comando de Alberto Rodríguez Larreta, "Larry", a un promedio de 159,824 km|h. Se produjeron varias denuncias contra el ganador por creer que éste era menor, como había trascendido. Pero sólo en parte era cierto. "Larry" (nacido el 14 de enero de 1934) tenía entonces veintiún años y como era menor de veintidós se presentó a correr con el habitual permiso del padre registrado ante escribano público. Las protestas no prosperaron, pues todo estaba en orden. En 1956, Jesús Ricardo Iglesias empleó el mejor tiempo en las pruebas de clasificación. Para poner en condiciones la pista, la noche anterior fue regada varias veces; se empleó para la operación de 250.000 a 300.000 litros de agua. Al día siguiente amaneció nublado y hubo que postergar la largada hasta las 12. Partieron primero los coches Sport y a treinta segundos los Mecánica Nacional. El barro en la pista hizo mantener un ritmo prudente durante la primera hora de carrera. Najurieta encabezaba el pelotón, mientras Schroeder (Jaguar), Grandío (Maseratti 2.000) y Delfosse (Porsche Gordini 1.500) luchaban detrás. Más tarde Iglesias apuró y pasó a comandar la carrera. Cuando se detuvo a reabastecerse Najurieta volvió a tomar la delantera al mismo tiempo que en la recta principal se le volaba el capot. Quedó segundo y se descontaba el seguro triunfo de Iglesias, a quien se le cayó la tapa del tanque de nafta dentro del pescante y el ruido metálico producido instó al piloto a mirar qué pasaba. La



CARLOS ZATUSZEK
(1937 - Mercedes Benz.
Promedio: 158.968 km/h.)



ELEUTERIO DONZINO
(1939 - Cadillac.
Promedio: 144,500 km/h.)



ERNESTO H. BLANCO
(1940 - R. E. O.
Promedio: 167,800 km/h.)

distracción hizo que se olvidara de frenar, saliéndose de la curva y cayendo al agua. Najurieta quedó así primero, pero no por tiempo. Al cumplirse el penúltimo circuito Najurieta tomó una curva demasiado cerrado haciendo un trompo impresionante. Iglesias, que venía atrás, realizó una arriesgada maniobra para no embestirlo. Así fue como se salió por segunda vez de la pista en cinco vueltas. Este incidente retrasó a ambos pilotos. Pero a Najurieta lo favoreció y resultó el ganador. Al arribar Iglesias preguntó en los boxes quién había ganado, pues no lo sabía. Ante la respuesta, se lo vio llorar. . . El promedio fue de 168,816 km|h. La pista quedó en buenas condiciones hasta el final. Y como si hubiera sido **"de película"**, aún falta la última anécdota. Carlos Najurieta otorgó unos kilos de ventaja a sus rivales: corrió con la pierna derecha enyesada. . .

COMIENZA LA ERA CHEVROLET

A pesar de los buenos premios que esta vez había dispuesto el Atlético Rafaela la concurrencia dejó mucho que desear. Muy poco ambiente. Ramón Requejo ganó holgadamente con su prolija mecánica e inició la serie de victorias para los motores Chevrolet que ya lleva diez años. Segundo se clasificó Luis Brosutti a ocho vueltas del ganador. Carlos Najurieta, que había ofrecido una tenaz lucha por la punta, abandonó en la vuelta 53 por rotura del puente trasero. El promedio alcanzó los 155,612 km|h, muy bajo a causa de la falta de lucha.

DOS DE FROILAN

Entre 1958 y 1959 Froilán González dejó sin Copas y Trofeos al Atlético Rafaela. Año a año se habían instituido copas "challenger" al primer corredor que ganara dos veces consecutivas o tres alternadas. Froilán ganó en 1958 y 1959 y se llevó todos los premios. Sólo Ramón Requejo en 1962 logró igualar la hazaña, pero ganando por tercera vez en forma alternada. En 1958 se corrieron solamente 39 vueltas, ya que al llegarse a esta altura el Comisario Deportivo dio por finalizada la competencia debido a las muy malas condiciones en que quedó el circuito después de la fuerte lluvia que estaba cayendo sobre Rafaela. Lo más extraño era que hacía seis meses que no llovía. Fue una lástima. Prometía ser una carrera para la historia. Había muchas máquimas de primera línea. Una Maseratti 3.000 de Bonomi traída especialmente para correr las 500. Un Corvette de Fantó. La Ferrari-Corvette de Froilán González. Un Ferrari 5.000 cm³ de Luis Milán, el Wayne de Iglesias, una Talbot 4.500 cm³ Gran Prix de Najurieta. Algo realmente fuera de serie. En 1959 Froilán González tomó la delantera desde el vamos. Hasta la vuelta 40 iba haciendo un promedio de 173 km|h contra los 180 km|h que había hecho Sáenz Valiente en 1955. A Requejo se le incendió la máquina pero consiguió frenar y saltar adelante sufriendo algunas quemaduras. Al promediar la carrera las posiciones se fueron consolidando. Bonomi y Brosutti quedarían definitivamente segundo y tercero de Froilán. El promedio para la carrera fue de 170,218 km|h, mientras que el mismo González estableció el record de vuelta a 181,447 km|h.

FUE EN LUNES

En 1960 se corrió por primera vez en lunes. Inicialmente la CDA concedió al Atlético la fecha del 7 de agosto. El club pidió la postergación para el 9 de octubre, la que fue concedida. Posteriormente se llevó al 23 de octubre por coincidir aquel día con la culminación del Gran Premio Standard. El 23 de octubre llovió, postergándose para el 30, que tampoco se pudo disputar por lluvia. Fijóse nueva fecha para el 20 de noviembre, pero en la víspera llovió y la carrera, en lugar de largarse a las 8, se largó a las 13.30. Pero a las ocho vueltas debió suspenderse por polvareda. Se corrió al día siguiente, o sea el lunes 21 de noviembre. No se cobró entrada y la industria y comercio rafaelinos cerraron sus puertas. El domingo que se largó y se suspendió a los quince minutos pudo ser trágico. Al largar chocó Barbalarga con Huser. En la cuarta vuelta chocó Risatti con Frondutto. Esto fue consecuencia del polvo. Hubo varios heridos. Ramón Requejo se adjudicó por segunda vez un triunfo en Rafaela. Eran pocos los participantes y escaso el caudal que se invitó. Vinieron pilotos uruguayos. Pero así y todo no tuvo el brillo de las competencias anteriores. Se destacó Estéfano.

POBREZA CON EMOCION

En 1961 hubo veinte inscriptos, de los cuales quedaban sólo nueve al cumplirse los dos tercios de la carrera. Pero contribuyó a levantar el espectáculo la lucha entablada entre los tres punteros. Galaverna, "Larry" y Requejo. Larry con el coche de José F. González completamente remozado a poco menos de un minuto de Galaverna. El promedio de Galaverna fue de 165,115 km|h. El record de vuelta fue para "Larry" a un promedio de 185,884 km|h.

PROEZA: TERCERA DE REQUEJO

Vigésimaquinta realización de las Quinientas Millas Argentinas. Ramón Requejo se impone por tercera vez. Sigue la crisis. Esta vez son diecisiete los inscriptos, pero por primera vez en el historial de Rafaela todas las máquinas están en igualdad de condiciones. Se había creado la Fórmula Uno, que permitía el uso de

(A la página 56)



PABLO GULLE
(1947 - Ford.
Promedio: 153,516 km/h.



JOSE FANTO
(1949 - Mercedes Benz.
Promedio: 152,691 km/h.



JOSE FANTO
(1951 - Mercedes Benz.
Promedio: 156.238 km/h.

HISTORIA DEL CIRCUITO DE RAFAELA



RAMON REQUEJO ¡la ganó 3 veces!

1957 — Chevrolet — Promedio: 155,612 km/h.
1960 — Chevrolet — Promedio: 160,718 km/h.
1962 — Chevrolet — Promedio: 162,354 km/h.

El de Ramón Carlos Requejo (44 años, casado, santafecino) es el nombre más importante, en cuanto a triunfos, dentro del historial de las "500". Sus victorias de 1957/60 y 62 lo colocan en situación de ser el único que logró imponerse en tres ocasiones. El Requejo "ganador" de siempre nos dio esta versión de sus victorias:

1957

"Antes me pasó de todo. En carrera fue al revés, impecable. Fui tres días antes, llevé el auto al circuito y cuando estábamos carburando se cortó una válvula. Trabajamos en la noche, la cambiamos, y al día siguiente otra vez a la pista. ¡Y otra vez al taller! Se torció la tapa de cilindros por excesiva temperatura y quemó la junta. Estábamos muy comprimidos, andábamos con una relación de comprensión de 12 a 1. Fuimos a la clasificación al día siguiente y alcancé a dar dos vueltas. Hice el mejor tiempo y no pude completar la 3ª; se había torcido un eje de balancines. Un tornero me lo hizo durante la noche del sábado. Estuve trabajando hasta las tres de la mañana y me fui a dormir, mientras mis hermanos terminaban de armar. Fuimos a la pista sin tiempo para probar y nada más. Salí a romperlo, no creí que fuese a aguantar después de la racha que había tenido. Fue la contra de todo lo anterior, no hubo un solo problema, no paré más que a cargar combustible una sola vez. Quedé tan contento con ese motor que me fui a correr con él al circuito de Interlagos, en Brasil, y después a Marcos Juárez; fueron otros tantos triunfos, ¡y sin desarmar el motor!"

1960

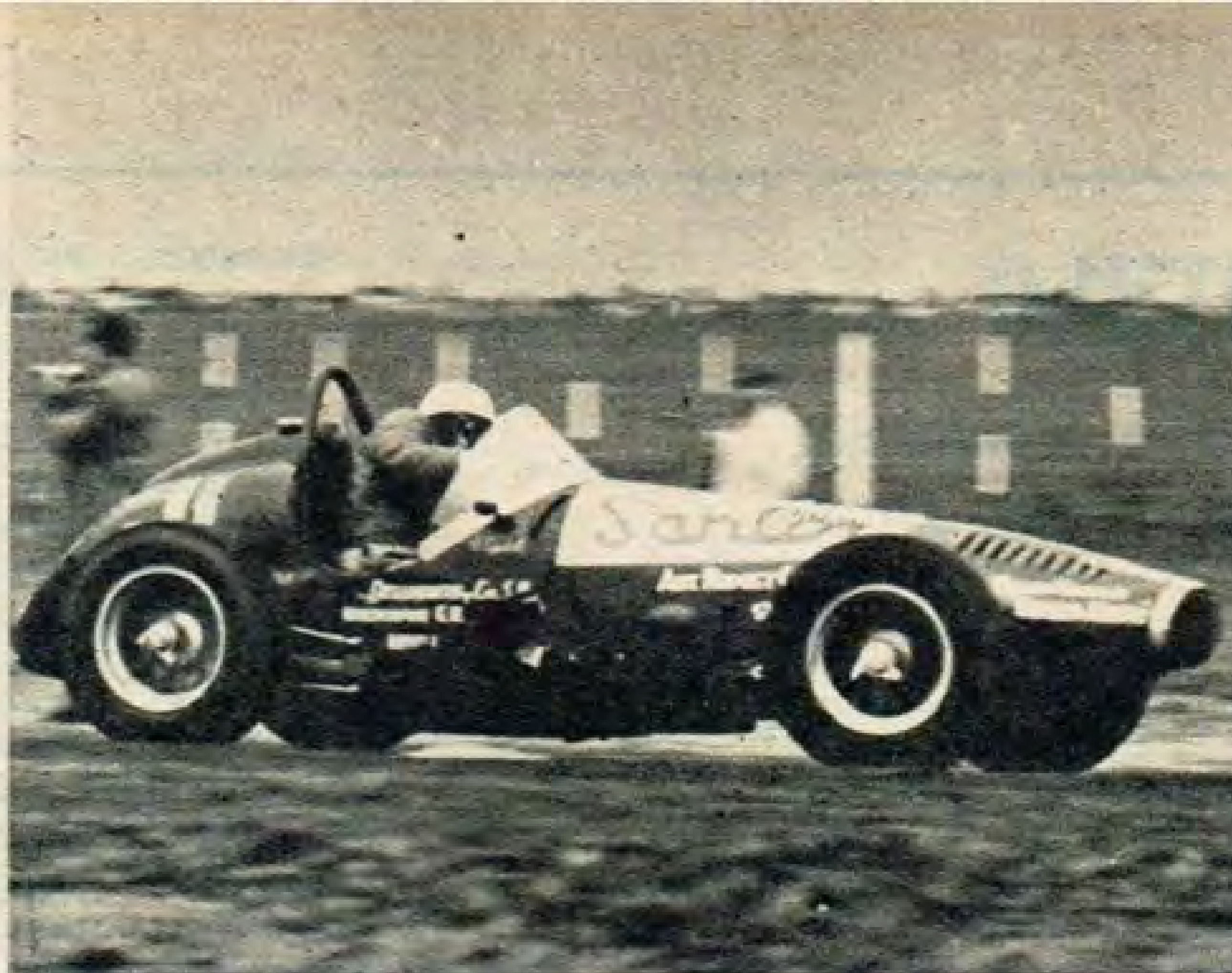
"En ésta no renegamos nada. Fuimos el jueves, probamos y andaba «al pelo». El viernes, en la clasificación, hice el número 1, delante de Hugo Galaverna. Todo estaba dispuesto, pero. . ., el sábado amaneció lloviendo. No paró durante todo el día y por la tarde decidieron postergarla para el domingo siguiente. Nos volvimos a Buenos Aires y dejamos el auto allá. El viernes estábamos otra vez en Rafaela. El domingo había un barrito flojo, pero era superficial. Largamos y cuando empezamos a girar el barro desapareció y comenzó la lucha con la tierra que se levantaba. Se detuvo, con buen criterio, la carrera y regaron el circuito durante todo el domingo. Cuando largamos otra vez agarré la punta de entrada. No me duró mucho. Domingo Vitta, con el Corvette, me alcanzó en seguida y me pasó. Yo quise seguir en mi régimen normal, pero las distancias se estiraban; el auto de él andaba más. Cuando me pasó ya tenía toda la cola bañada en aceite. No siguió mucho más. Cuando se quedó, yo le llevaba dos vueltas al uruguayo Danvila (Ferrari-Corvette), y de allí en más no hubo preocupaciones. Llegué a sacarle casi 4 circuitos."

1962

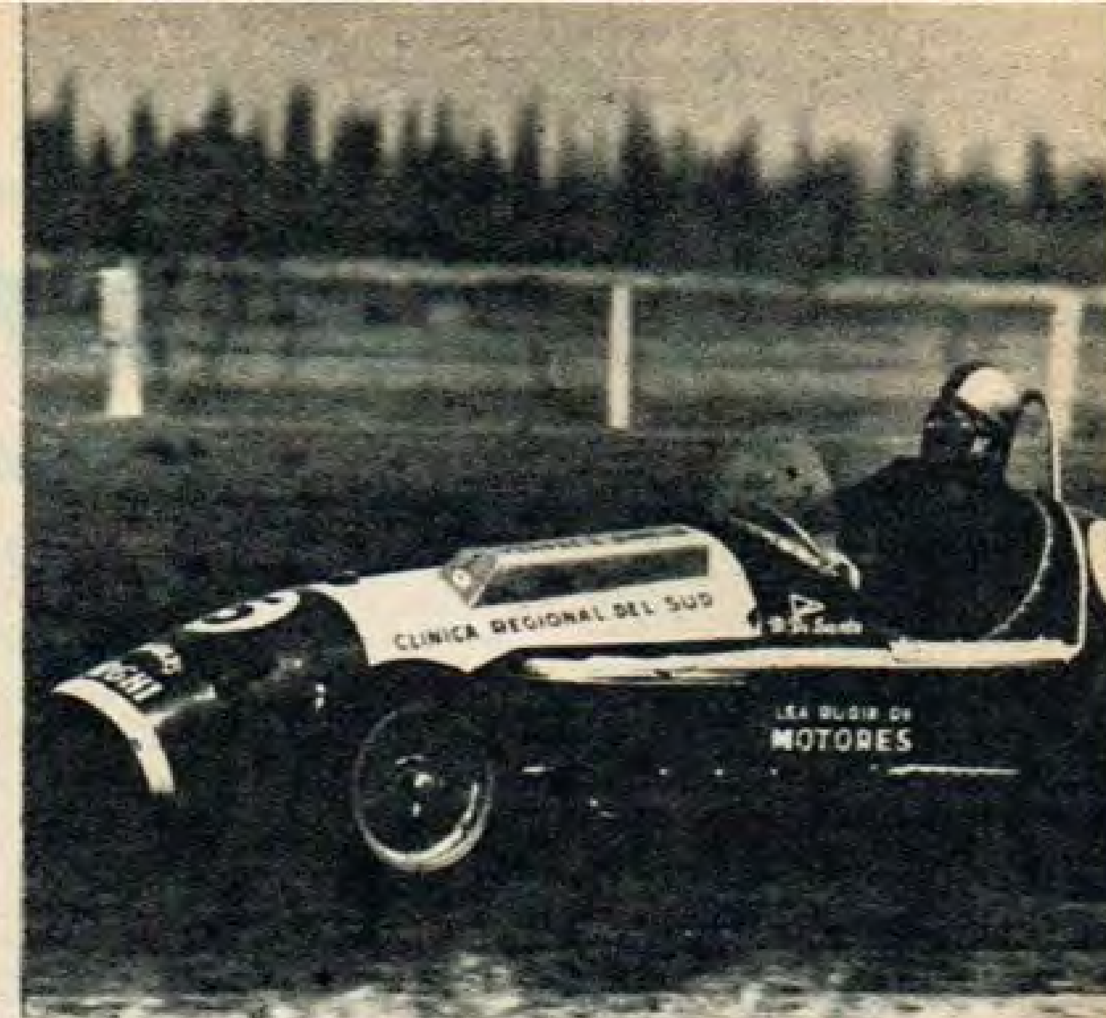
"Otra vez Galaverna y yo. Con distintos motores, con los mismos autos. Se repitió lo del 60. Le gané la clasificación. Hasta allí todo fenómeno. Los problemas empezaron apenas cayó la bandera. Se me quedó trabada la caja en primera velocidad; no salía ni el auto ni la marcha, lo hice «tironear» un poco y conseguí poner la 4ª. Salí y fui levantando de a poco. Mientras tanto los punteros me pasaban por encima. En 20 vueltas de carrera Galaverna ya me llevaba 3. De la «bronca» lloraba en el auto. A las 30 vueltas comencé a descontar de a poco. Me había hecho a la idea de darle «a muerte». Hasta que se rompiera. Cuando paré a cargar nafta estaba una vuelta atrás de Galaverna; también echamos grasa en la caja, que tenía una temperatura bárbara. Ya descontaba 3 segundos por vuelta. Me fui acercando, y al pasar por el control mi hermano me indica que estaba a 5s de Galaverna. Cuando llegamos a la curva norte ya estaba «encima» de él. Se fue de largo y pasó por medio de los alambres. El acidente fue bravo. Después no hubo problemas, el segundo estaba muy lejos. Terminé con unas ampollas tremendas en la planta de los pies. La temperatura de la caja era infernal No terminó allí la prueba. Anduvieron diciendo, incluso algunos periodistas, que «encontré» la carrera. Yo creo que fue mi victoria más dura y mi mejor triunfo, al menos en Rafaela. La busqué siempre, tuve un montón de problemas, la corrí de atrás, y cuando estaba por pasar a ganar, Galaverna se la «da»; yo qué culpa tengo si de todas maneras, y de seguir todo normal, le ganaba lo mismo."



HUGO GALAVERNA
(1961 - Chevrolet.
Promedio: 165,115 km).



VICENTE CIPOLLATTI
(1963 - Chevrolet.
Promedio: 171,755 km).



DOMINGO DI SANTO
(1964 - Chevrolet.
Promedio: 152,770 km).

LA ERA DE LAS FERRARI



ROBERTO BONOMI. 1954. Promedio: 152,801 km.



"LARRY". 1955. Promedio: 159,824 km.



CARLOS NAJURIETA. 1956. Promedio: 168,816 km.

Al triunfo de Bonomi se sumó el de "Larry" un año después y el de Najurieta otro más tarde. El relato de los protagonistas nos lleva a la década pasada:

ROBERTO WENCESLAO BONOMI (ahora 47 años, casado, dos hijos, empresario). "El auto, que lo atendía Oreste Colombi, lo mandamos con 10 días de antelación. Yo viajé una semana antes y empecé a dar vueltas desde el primer entrenamiento. Probé multiplicaciones distintas, relaciones de caja, rodado, busqué el punto de carburación, calculé el consumo de combustible y las paradas, me fui "haciendo" al trazado. Esa experiencia me fue muy útil. Incluso recuerdo que hice el circuito a pie para observarlo de cerca y fijar puntos de referencia para los cortes, rebajes y cambios. Sí, claro que cambiaba de marcha. El auto venía con caja de 5ta. y doblaba en 3ra., en ambas cabeceras, así que hacía 4 cambios con sus respectivos rebajes por vuelta.

Al principio estaba muy barroso. Luego se fue asentando el piso y a las tres cuartas parte de la carrera ya era viajar en una polvareda. Era tanto o más peligroso que el barro del principio. En ningún momento tuve asedios. Se hizo muy fácil todo. El único inconveniente que tuve fue la rotura del cuentavueltas a mitad de carrera. De allí en más pasaba los cambios de "oído". El momento de mayor apremio lo viví en la llegada. Cuando me estaban por bajar la bandera se cruzó un fotógrafo. Afirmé el volante y pensé en lo peor. Alcanzó a pasar. Se salvó de milagro. . ."

ALBERTO RODRIGUEZ LARRETA ("LARRY"). (33 años, casado, porteño, comerciante). "Como en el 55 yo estaba haciendo el servicio militar no pude correr más que una carrera antes en Rafaela. Para colmo era la primera vez que iba a esa prueba y también debutaba con la Ferrari en circuitos de tierra. Mi auto, junto con el de Sáenz Valiente y Caamaño, fue en camión 10 días antes de la prueba. Yo llegué el viernes y empecé a girar. . . Todo estaba bien. Por la tarde, "Jackie" Forrest Greene me carburó y adaptó los filtros de aire para evitar la entrada de tierra.

En la clasificación del sábado el orden fue el que marcaban las cilindradas de los autos. Primero Sáenz Valiente con la cinco litros, segundo Najurieta con la 4.500 cc y tercero yo.

En la largada estábamos los tres en primera línea. Enrique y Carlos dialogaban sobre el plan de carrera a seguir. Había un poco de "pica" con los autos convencionales. Najurieta le decía a Enrique que saliese él adelante aprovechando las ventajas de su auto, Carlos lo iba a apoyar. De mí ni hablaban. Entonces pregunté: "Che, y yo, ¿dónde me pongo?, ¿o no es necesario que corra?". Me contestaron con una carcajada y fuimos hacia los autos.

Enrique ganaba "por muerte" hasta que abandonó. Pasó entonces Najurieta adelante y comenzó a sufrir dificultades, se detuvo varias veces, luego lo pasé y quedé primero; José Félix López estaba a más de un minuto atrás. Temíamos perder el puesto en el reabastecimiento, pero eso fue una bomba. El "tano" Colombi "se pasó", me lo hizo en 17 segundos. Después, no hubo problemas.

La llegada fue sensacional, era el ganador más joven de Rafaela y por primera vez con un auto cerrado. El delirio de la gente fue impresionante. Nunca vi recepción igual."

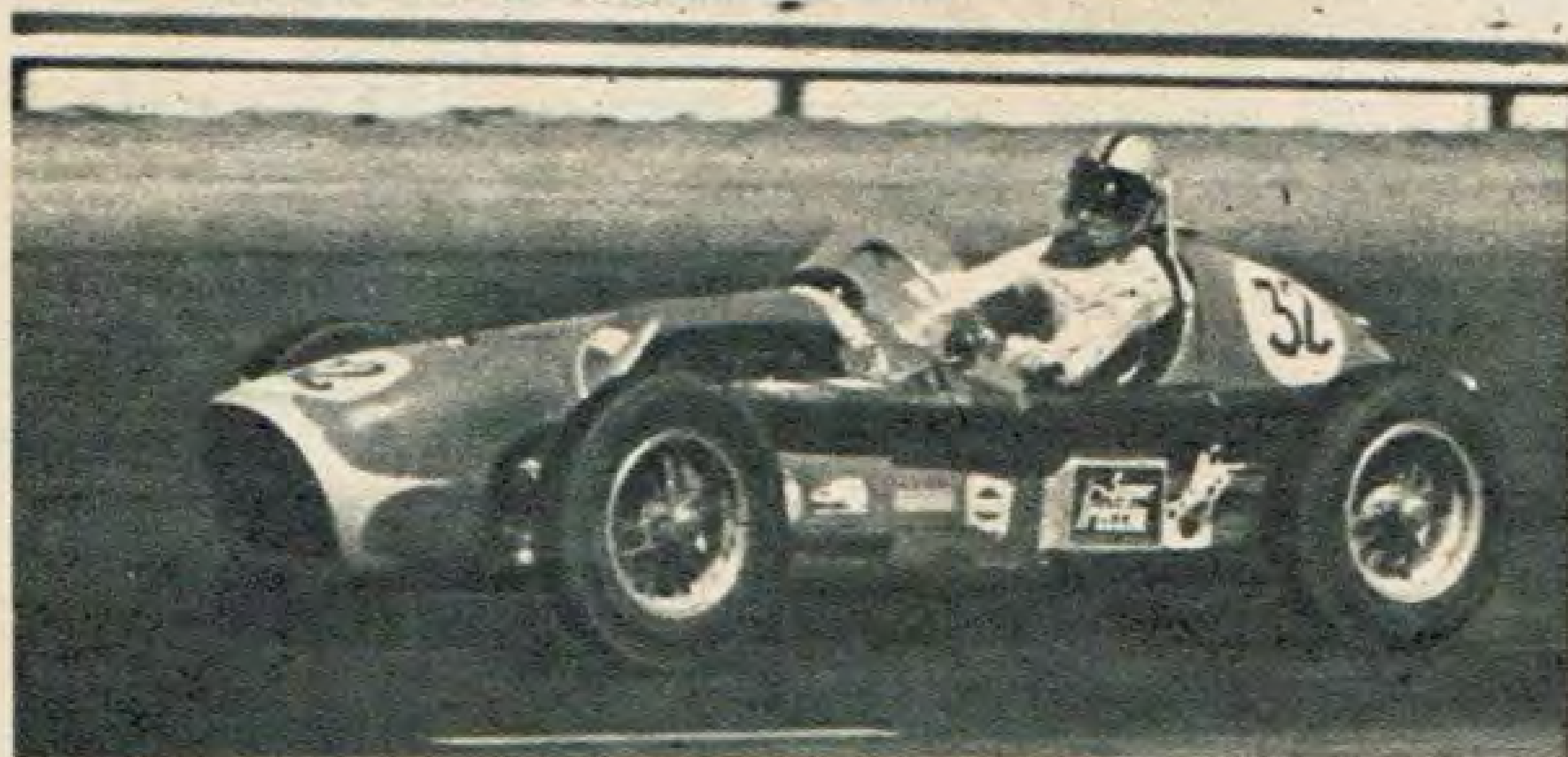
CARLOS RAUL NAJURIETA (42 años, casado, dos hijas, escribano). "Ahora se puede decir: yo no corrí con la Ferrari 4.500 cc. Lo hice con un motor de 5.000 puesto sobre mi chasis. Resulta que Oreste Colombi, que atendía mi auto, hacía lo propio con el de Sáenz Valiente; hicimos el cambio de motores y listo.

Cuando no tenía que correr, yo jugaba al fútbol. El domingo anterior a Rafaela sufrí la fractura del peroné de la pierna derecha. Yeso ese mismo día, y un incómodo estribo de hierro que no me iba a permitir acelerar. No hubo manera de convencer al médico. Igual fui a Rafaela. El "gordo" Rivero se encargó de cortarme el hierro del estribo con una sierra. Cuando llegué al circuito no me querían dejar correr. Se hizo junta médica y me tomaron una prueba de aptitud. Me habilitaron, pero me prohibieron cualquier tipo de atadura. Como el yeso pesaba mucho no iba a poder andar toda la carrera en esas condiciones. Hice un arnes con una correa y lo tomé con una argolla del yeso; la pierna me quedaba en el aire, sostenida, y el único movimiento era pendular. La verdad es que algunos problemas tenía para manejar. Había que cortar demasiado lejos para poder tocar una vez el freno, cruzar la pierna por debajo de la barra de dirección, embragar y volver para la "peinada" de freno ya sobre la curva. Para hacer esas maniobras perdía demasiado tiempo. Al principio estaba muy flojo el piso. La Ferrari no se tenía. Como las ruedas eran carenadas se iba acumulando barro en los guardafangos y el auto se hacía cada vez más pesado. El "gallego" Iglesias, que había salido muy fuerte, me sacó dos vueltas. Cuando el piso se oreó y pude apurar un poco más comencé a descontar. Me costó alcanzarlo, y luego lo pasé. Cuando iba primero se me voló el capot en la recta opuesta a la principal y tuve que detenerme.

Lo colocaron en tres minutos y seguí. Iglesias, que cuando me detuve venía 20 segundos atrás, me volvió a pasar y otra vez se colocó dos vueltas adelante. Cuando sólo faltaban 10 giros las dos vueltas se mantenían. Lo iba a agarrar sólo por casualidad. Hizo un trompo en la curva norte y perdió tres circuitos. Ya estaba primero. En la séptima vuelta, cuando me estaba por pasar para recuperar la vanguardia, yo apuré un poco más e hice un trompo; él que venía detrás, quiso esquivarme y también entró a girar. Yo quedé en dirección de la carrera y él se fue del circuito. Reanudó y llegó bastante atrasado. No cabe ninguna duda que de seguir la marcha normal el "gallego" hubiese ganado. El y el auto andaban más que yo."

EL ULTIMO CAPITULO

JORGE CUPEIRO. Maserati-Chevrolet
1966 — Promedio: 188,484 km/h.



El estreno del circuito pavimentado tuvo como ganador a Jorge Cupeiro. Fue la última y se corrió en 1966. Ganó con una Maserati-Chevrolet de Froilán preparada por los hermanos Bellavigna.

Había participado en esta competencia en 1963 y 64, debiendo abandonar en ambas. La máquina que conducía este año no le era simpática, le hubiera gustado algo más moderno. En los entrenamientos había marcado los mejores tiempos, pero en la clasificación Di Santo le sacó el primer puesto. La largada fue estilo Indianápolis. Di Santo tomó la delantera y siguió a ritmo vertiginoso debiendo abandonar. Cupeiro se adueñó entonces de la punta y continuó girando con la misma regularidad que en las vueltas anteriores. Cipollati pasó al frente en la vuelta 25 y el comando de la carrera tuvo varios dueños, sin que esto le cambiara el plan de carrera al piloto de la Maserati-Chevrolet. Desde su box le marcaban en la pizarra que estaba girando en 1m27s por vuelta, lo que representaba un promedio aproximado de 191 km/h. El 7 bancadas andaba cómodo. En la vuelta 119 paró a reabastecerse. Fue el box más veloz en efectuar la operación. Al minuto de su detención se puso nuevamente en marcha. La carrera había terminado 40 vueltas antes de bajarse la bandera. Jorge Cupeiro era ya el ganador. Había corrido como se debe correr para ganar en Rafaela: "con cabeza".

El circuito le quedó grande a las máquinas de M.N. F1. El promedio fue bajo: 188 y fracción.

—Es una lástima —recuerda Cupeiro—, **el promedio en este circuito con un buen M.N. estaría en los 230 km/h, pero el reglamento no permite el uso de varios carburadores. Creo, inclusive, que este circuito es más veloz que el de Indianápolis. Además, ofrece ahora mucha mayor seguridad con respecto al de tierra, pero no deja de ser peligroso por la mayor velocidad en que se anda, sobre todo en las curvas. La prueba está en que ya ha habido varias "piñas".**

Jorge Cupeiro es otro de los ganadores cerebrales de esta carrera. Otro de los pilotos que han ganado pensando en las 174 vueltas y más de 800 km que tiene...

HISTORIA DEL CIRCUITO DE RAFAELA

(De la página 53)

los mismos motores de TC. Los chasis eran los ya existentes. Galaverna punteó hasta que un accidente en la vuelta 174 lo obligó a abandonar. Loeffel abandonó y así Requejo quedó en la punta. La misma reglamentación no permitió elevados promedios. Requejo cubrió la distancia a 162,354 km|h.

LA PRESION DE LO MODERNO

En 1963 se registraron 36 inscripciones. Algo que explicaba alguna inquietud. También ayudaba la gran cantidad de premios en disputa. Del lote había un candidato seguro al triunfo: Jorge Cupeiro al comando de la Ferrari-Corvette que había sido de Froilán González. Realizó un promedio de 188,311 km|h. Iba punteando; debió detenerse nada menos que once (!) veces a causa de los problemas que le ocasionaba una basura en el carburador. Sólo se clasificó cuarto. La carrera la ganó Vicente Cipolatti al mando del auto que había sido de Galaverna. El promedio fue de 171,755 km|h.

LA REVOLUCION DEL MOTOR TRASERO

Con la intervención del De Tomaso-Chevrolet de Armando José Ríos se produjo una serie de enfrentamientos institucionales entre los defensores de mantener los mismos autos de quince años atrás contra los partidarios de adoptar las últimas soluciones técnicas. Veintiocho inscriptos, con el atractivo de teceístas netos como Pairetti, Cabalén y Ríos. La largada se realizó estilo Indianápolis con Fangio como "starter". Nasif Estéfano se ubicó en seguida en la delantera y aumentó su ventaja hasta canalizarla en una vuelta. Pero un caño de aceite roto lo obligó a detenerse unos instantes. Lo suficiente como para que Pairetti y Di Santo pasaran a pelear la punta. Estéfano reanudó la marcha, pero por poco tiempo: se quebró el cigüeñal de su Chevrolet. Requejo, Cipolatti, Cabalén y Cupeiro se sumaron a la lista de abandonos. Pairetti se afirmó en la vanguardia. Cuando se esperaba su victoria, abandonó definitivamente en la vuelta 130. La carrera la ganó Domingo Di Santo a una media de 152,750 km|h.

LA PISTA ASFALTADA

En 1965 la historia de las 500 Millas quedó con otra hoja en blanco. A la suspensión que cayó sobre la mayoría de los pilotos de Mecánica Nacional, el Club Atlético de Rafaela sumó una decisión de importancia: el circuito debía ser asfaltado. No más épocas heroicas. El primer club que se afilió como organizador de carreras de automóviles demostraba que era viejo, pero solamente en el calendario. En espíritu era tan revolucionario como aquel Atlético de Rafaela que en 1926 quiso tener "su Indianápolis" y lo logró.

Cambiaron los hombres, pero no el espíritu de creación. Kuschnir, Márquez, Riccotti, Auber, Williner... son algunos de los nombres que hicieron posible esta nueva era. Ellos, su fe y los que tuvieron fe en ellos. La gigantesca obra se inició cuando los fondos del club llegaban a la astronómica suma de **60 pesos**...

Los que no creyeron se rindieron, así como tuvieron que rendirse los viejos autos de Mecánica Nacional a la grandeza del circuito. Rafaela, en 1966, les había quedado muy grande. Aun para su ganador: Jorge Cupeiro. Aun para el segundo: Eduardo Copello.

En esta última edición de las "500" quedó definitivamente demostrada la necesidad de adoptar soluciones técnicas de avanzada. Por eso se recibió el 5º puesto de Carlos Reutemann al comando de su De Tommaso-Fiat 1.500 con verdadera satisfacción. Con la mitad de la cilindrada había estado a la altura de las exigencias de la carrera. De una carrera que no había llegado al promedio horario que muchos predecían. Sólo 188,484 km|h y gracias a la lucha entre Cupeiro y Copello. Rafaela había iniciado una nueva era. No sólo en su historia, sino también en la Mecánica Nacional. MODERNIZACION.



no nos pregunte a nosotros

pregúntele a quienes lo tienen...

Nosotros podemos decirle mucho del FIAT, de su calidad, de su cuidada terminación, de lo fácil que resulta comprarlo, de la eficaz asistencia técnica que lo respalda, de cómo conserva su valor por más que lo usen, y muchísimas cosas más...

Pero preferimos que Ud. hable con cualquiera de los miles de personas que han hecho con un FIAT su propia experiencia.

esa es la opinión que más vale

fiat le da más!

ABIERTO DE LOS EE. UU.



EL GRAN NICK CON RECORD

Cuando Jack Nicklaus remató una vuelta de práctica con 62 un día antes del Campeonato Abierto de los Estados Unidos, sobre el exquisito escenario de Baltusrol, Arnold Palmer se sorprendió de sus propias posibilidades. "El problema de esta vuelta es que Jack despertará para actuar como si nada hubiera ocurrido", dijo Palmer.

En la vuelta final del concurso el gran Nick observó el cerrado campo y sorprendió con la conquista del segundo Abierto de los Estados Unidos.

En la iniciación "cumplió". Y en el octavo y último de sus envíos del brutalmente largo hoyo 18, no sólo ganó el torneo sino que imprevistamente pudo quebrar el record que poseía Ben Hogan con 276. Con sus 275, Nick estableció una confortable ventaja sobre su amigo y compañero de adiestramiento, Arnold Palmer.

Verdadera demostración de un virtuoso. Magnífica ejecución de cada golpe y equilibrada administración a lo largo de la justa.

Nicklaus se llevó los 30.000 dólares de premio (¡10 millones y medio de pesos argentinos!). Fue un verdadero manual de gran golf. Pero no fue lo más llamativo. El que acaparó con absolutismo los elogios de la concurrencia.

Marty Fleckman. Así se llama el joven aficionado de Texas que "robó" el torneo. Y ésta no es la opinión del acreditado crítico del New York Times, Arthur Daley. Los propios profesionales decían lo mismo. Los resultados eran irrebatibles.

Fleckman fue cabeza hasta el tercer día. La última jornada le fue fatal. No perdió la calma. Lo que no mantuvo fue calor en sus manos. "No soy un tipo nervioso", dijo en actitud despreocupada. En próximas ediciones, debidamente madurado, dará una idea exacta de sus posibilidades. Dejó una gratísima impresión.

¿El valor de su experiencia?

Ha aprendido que no se puede cargar desde las puntas en un Campeonato Abierto. Sus 80 de la última jornada hicieron olvidar los 67 iniciales. Cuando deslumbró. Cuando todos aceptaron como una realidad su presencia prematuramente gloriosa.

Otro aspecto: la influencia de la TV. A la hora de finalizar, todavía se estaba por comenzar. Los intereses comerciales no pueden estar por encima de los deportivos. Hubo muchas protestas. El golf no debe estar supeditado a la TV.

Los parciales de Nicklaus fueron los siguientes: 71-67-72-65. Los de Palmer (segundo): 69-68-73-69. Tercero fue January, con un total de 281.

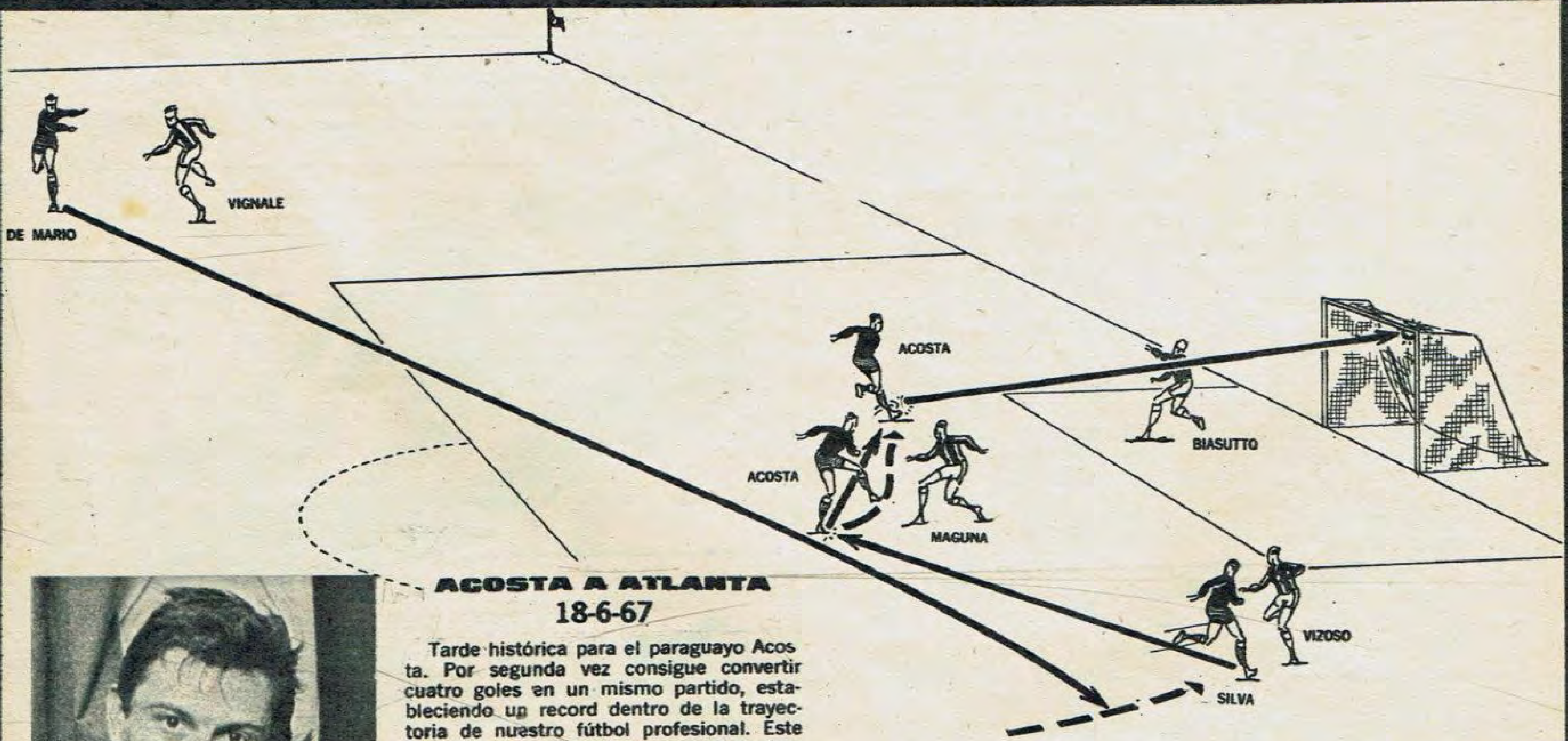
LOS MEJORES GOLES DEL AÑO

ZARICH SABELLA AVALOS PIAZZA ZARICH ANGEL ROJAS OSTUA LORENZATTO LORENZATTO ZARICH PANDO MENENDEZ ZARICH



ZARICH A LANUS
26-6-67

Esta maniobra pareció determinar el triunfo de Boca, pero luego un penal daría el empate a Lanús. Arrancó Zarich desde media cancha en pared con Menéndez. Siguió hasta que debió enfrentar a Lorenzatto y allí lo buscó a Rojitas, mientras picaba reclamando la devolución. Al recibir enganchó la pelota con el muslo y, antes de que pudiera llegar Ostúa en el cruce, batió a Piazza con un remate que pegó en el primer palo y recorrió la línea para entrar por el otro.

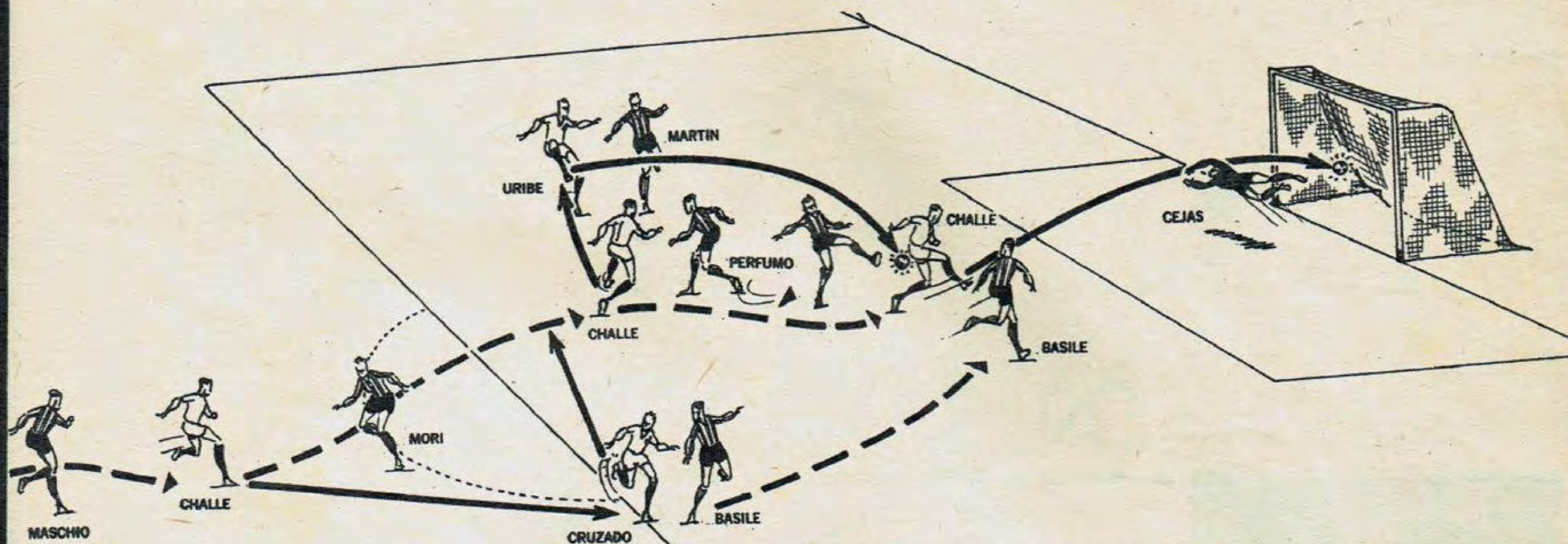




ACOSTA A ATLANTA
18-6-67

Tarde histórica para el paraguayo Acosta. Por segunda vez consigue convertir cuatro goles en un mismo partido, estableciendo un record dentro de la trayectoria de nuestro fútbol profesional. Este fue el tercero de su sensacional producción. De Mario cruzó una pelota larga hacia el otro lateral para Silva. El Nº 9 cortó hacia el medio para su compañero, que estaba tapado por Maguna. Amagó el remate y dejó pasar el balón hacia el costado, y en seguida sacó el zurdazo.

EN ESTA COLECCION, DONDE FIGURAN SEIS MUESTRAS DE INGENIO, HABILIDAD Y POTENCIA, TRES CORRESPONDEN A VOLANTES EN FUNCION OFENSIVA. UNA ILUSTRACION QUE TIENE FUERZA DIDACTICA.





CHALLE A RACING

15-6-67

Fue algo que nos trajo el recuerdo de Farro, Pontoni y Martino o de Méndez, Bravo y Simes. Y fue el Universitario de Lima, que asombró con su triunfo frente a Racing, el encargado de ejecutarla. Challe arrancó en medio campo y cedió a Cruzado, el otro volante. Este devolvió de taco y el Nº 8, que entraba en el área, alargó rápidamente hacia la izquierda para Uribe cuando salió Perfumo. La devolución vino por alto y Challe la empalmó con violento voleo hacia el gol.





BISIO A ATLANTA

25-6-67

Aquí se destaca la importancia de un volante que sabe pasar al ataque, buscar el claro e intentar sorprender con un remate de media distancia. Esto fue lo que hizo Bisio. Pentrelli, ubicado sobre el costado derecho, eludió primero la marca de Kairuz, yéndose hacia el medio. Allí con otro movimiento de cuerpo dejó en el camino a Raimondo, mientras el Nº 5 ya había picado en velocidad desde atrás. Se produce el pase y con shot violento al ángulo derecho conquista el gol.

LOS MEJORES GOLES DEL AÑO

TARABINI
ANDRES MARTIN
ARTIME
FIGUEROA
ROMERA
DE LA MATA
ROGEL
ROSL
BERNAO

BERNAO A GIMNASIA

18-6-67

Primer tanto de Independiente y primero en ese partido del desconcertante Bernao. Jugada rápida con cierta semejanza a una corrida de rugby. La carrera de Tarabini por la punta dejó en el camino a Andrés Martín. Al llegar el centro, Artime abrió las piernas para que la pelota continuara hacia De la Mata. Y el Nº 8 observó la entrada del puntero derecho, quien al recibir el pase remató con un violento y cruzado tiro que superó a Romera.

NAVARRO
VEIRA
GINARTE
DOVAL
FERNANDEZ
VEIRA
PONCIO
DIEZ
TOJO
VIBERTI
TITO GOMEZ
FISCHER
OBBERTI
RENDO

VEIRA A HURACÁN

28-5-67

Cuando la habilidad y el toque de San Lorenzo se encuentran en una intención productiva son capaces de convertir goles como éste. Plástico y brillante. Se inició en Rendo, quien entregó a Fischer, tirado atrás. El Nº 9, hostigado por dos hombres, lo buscó a Tojo sobre la izquierda y en seguida salió la cortada para Veira. El "Bambino" paró la pelota con el pecho y, superando la marca de Ginarte, venció a Navarro con un zurdazo a media altura.

"LO QUE NUNCA OLVIDARE"

Gales 34, Inglaterra 21

Por "Free-Lance"

¡En rugby!

Dos "pumas" (JOSE LUIS IMHOFF y MARIO BOUZA) y un "duende" (HORACIO DE MARTINI) vieron el excepcional partido de score inusitado, el pasado 15 de abril. Ojos argentinos en el Arms Park, de Cardiff, durante la gira del equipo rosarino, y un relato exclusivo.

El Torneo de las Cinco Naciones fue el más reñido y parejo que se recuerda. En cierto momento existió la posibilidad de que terminara empatado entre los cinco participantes, y cuando se llegó a la última jornada, el 15 de abril, la situación era ésta: el ganador del match Irlanda-Francia, a jugarse en Dublin, ocuparía necesariamente el primer puesto, que tendría que compartir con Inglaterra si ésta conseguía vencer a Gales en el Arms Park de Cardiff.

Es este último partido, que los jugadores de "Los Duendes", de Rosario, tuvieron la suerte de presenciar, el motivo de esta nota. Lo rodeaban circunstancias especiales, porque en lo que va del siglo nunca Gales había terminado una temporada sin ganar un solo partido, y resultó un encuentro verdaderamente memorable que terminó con el inusitado score de 34 a 21, que es el más alto marcado por Gales en toda su historia.

EL CLIMA

Empieza el relato IMHOFF: "Por todas partes se ve gente con distintivos que los identifican con uno u otro bando. Almorzamos en un restaurante cerca del estadio, donde era imposible no hablar de rugby y del partido que íbamos a ver. Hasta en el menú estaban los emblemas del puerro y la rosa. Nosotros quisimos ir temprano, pero los galeses de Bridgend, que nos acompañaban, nos disuadieron diciendo que no hacía falta. Nuestra impaciencia nos hizo llegar un poco antes de las 14 y encontramos las puertas del estadio cerradas y bastante gente esperando que se abrieran, lo que ocurrió a las 14 en punto y entonces entramos y ocupamos nuestros lugares en perfecto orden. Allí uno comienza a entrar en ambiente, siendo el público mismo el que lo logra". BOUZA acota: "La cancha la rodea una simple baranda como las de cualquier cancha nuestra y algunos jovencitos, y otros no tanto, la franquean portando puerros (el emblema de Gales) para plantarlos en el centro de la cancha entre los vítores. Al rato otros muchachitos compiten en trepar como monos por los altísimos postes de los arcos para atar en lo alto bufandas o cintas con los colores galeses. Entra una banda militar y tras desfilar un rato se para frente a lo que nosotros llamaríamos "popular" y comienza a tocar canciones que todos cantan, ya que su letra está impresa en el programa. A todo esto aparece un señor caracterizado de John Bull, llevando un estandarte y una gran V de la victoria, y empieza a dar vueltas a la cancha saludando al público local. Lo reciben con toda clase de bromas y lo bombardean con puerros, pero todo en un ambiente de fiesta. Todos se ríen, todos han ido a divertirse, no hay, al parecer, apasionamiento ni agresividad".

EL PARTIDO

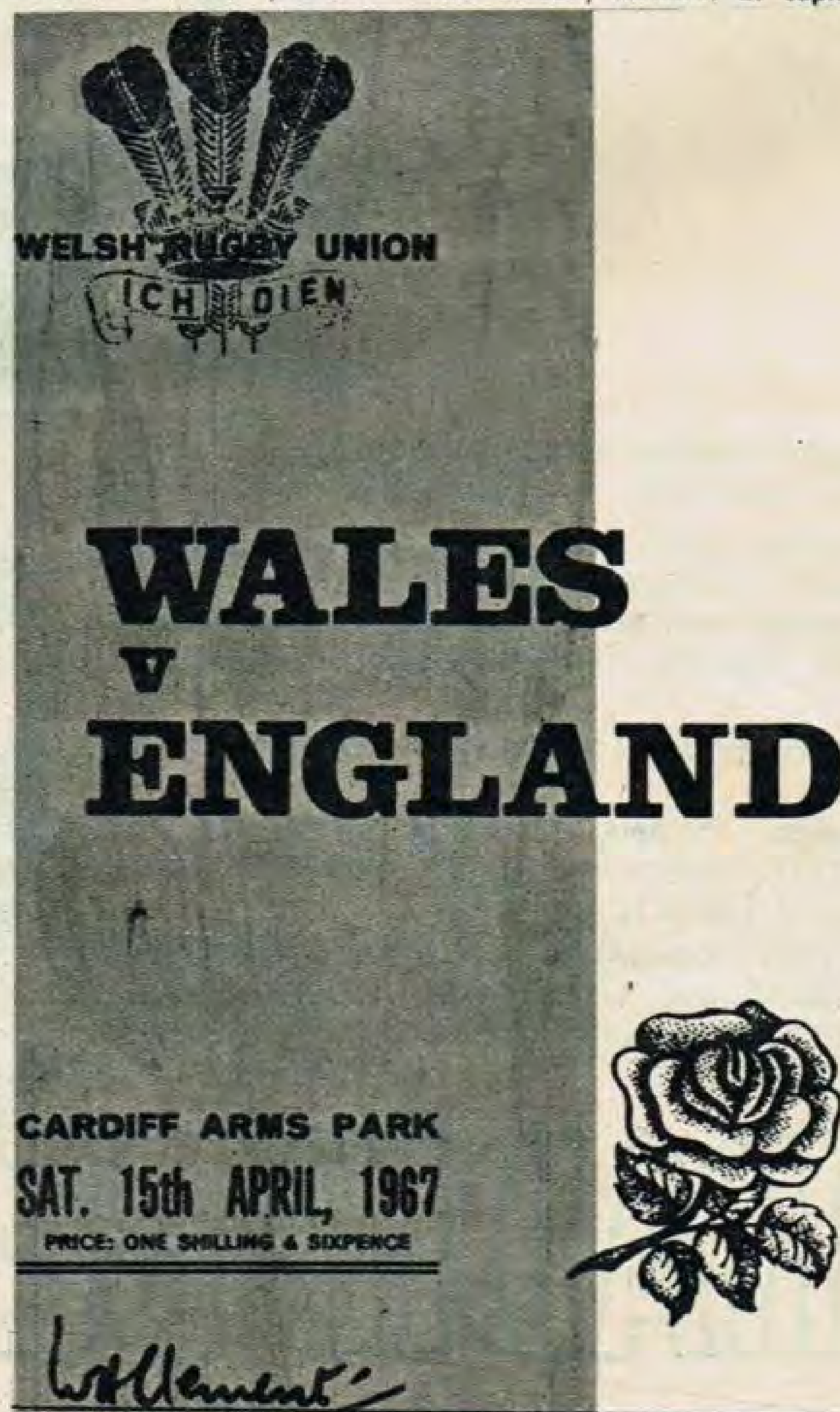
Otra vez abre el fuego IMHOFF: "El día era nublado, pero sin lluvia, y bastante templado. El partido comenzó con un ritmo extraordinario que no decayó en ningún momento, pues los dos equipos trataron de jugar la pelota desde cualquier posición. Esa fue la tónica del match. Al principio me impresionó mejor el pack de Inglaterra, sobre todo en el line-out, donde, si bien las pelotas adelante eran disputadas, las jugadas en la cola eran todas para los ingleses". Aquí interrumpe BOUZA: "Eso habrá sido al principio, porque luego los galeses impusieron su contundencia y el segunda línea Price empezó a agarrar pelotas con las dos manos en forma extraordinaria. Este Price, aparte de ser enorme (1,95 m y 103 kilos) nos impresionó a todos como un delantero excepcional, pero Gales tiene otros dos forwards extraordinarios que son los pilares, a quienes los conocimos bien porque uno, Lloyd, es de Bridgend y el otro, Williams, es de Ebbw Vale. Pero aclaro que, felizmente, no jugaron contra nosotros. Son verdaderos "osos", no muy altos pero sí muy anchos y fortísimos, en especial Williams, que pesa arriba de cien kilos. En un momento tomó una pelota en el medio de la cancha y entró a correr con ella bajo el brazo, ganando más de veinte metros, mientras los ingleses se le tiraban y rebotaban o él los sacaba con «hand-offs»".



José Luis Imhoff. Wing-forward y estudiante de Medicina.



HORACIO DE MARTINI, forward de 2ª línea y capitán del SIC: además: contador público. MARIO BOUZA, forward. El capitán.



Programa para el recuerdo: el del histórico match. Con los tradicionales emblemas: el puerro galés y la rosa inglesa.

IMHOFF recuerda: "Ganaba Gales 14 a 6, pero luego del descanso Inglaterra hizo un try magnífico en la bandera, luego de sacar la pelota de dos volantes seguidos provocados por ellos". BOUZA apunta: "Efectivamente, ésa fue la mejor jugada de equipo del partido y fue obra del centro inglés R. D. Hearn, que se atrajo a dos contrarios y le sirvió la pelota a su wing Savage, que entró muy justo y tackleado sobre la bandera. Hearn es el mismo que vino aquí con Oxford-Cambridge en 1965 y nos pareció un jugador del montón, pero ha progresado increíblemente. Fue el mejor tres-cuartos de la cancha".

Tercia DE MARTINI: "Así se llegó al momento más emocionante: Inglaterra estaba en plena reacción y llegó a ponerse 15-19 y fue entonces que el público galés empezó a cantar en coro. Usted se imagina lo que son sesenta mil personas cantando con toda su voz himnos patrióticos ("Land of My Fathers"). A nosotros, que no teníamos nada que ver, se nos puso la piel de gallina. Imagínese el efecto sobre los jugadores galeses. Entraron a arrasar".

Sigue otra vez IMHOFF: "Fue entonces que se consagró la gran figura del partido. El full-back de Gales, K. Jarrett, debutante en partidos internacionales y que recién en mayo cumplía diecinueve años. Ya había convertido tries y penales desde cualquier ángulo, pero ahora tomó a la carrera un kick adelante inglés en medio campo y entró a correr por el touch rebasando por afuera a por lo menos tres rivales para llegar al try, que él mismo convierte. En total hizo 19 puntos (record en partidos internacionales para Gales) y de las ocho conversiones que intentó, siete entraron y la otra pegó en el palo. Allí quedó definido el partido... Pienso que Gales ganó bien y la gran diferencia entre los dos equipos estuvo en las parejas de medios. Muy buena la de Gales, con un medio-scrum sobrio y de juego muy parecido a Uys (de los Gazelles) y el apertura Watkins, chiquito, pero que patea con una precisión asombrosa y tiene un gran concepto del ataque. En cambio la pareja inglesa era algo floja y los dos «regalaron» tantos a los galeses. A los ingleses les hubiera venido bien tener a Lucho (Gradín) o a Palomo (Etchegaray) con Manolo (Beccar Varela) de apertura y tampoco «Pochola» Silva les hubiera venido mal."

Interviene otra vez BOUZA: "Estoy de acuerdo. Watkins me impresionó muchísimo y eso que jugó sentido en el 2º tiempo. Patea admirablemente, sobre todo las salidas de media cancha y de 25 yardas y los hicks en diagonal para sus wings. De los forwards ingleses el mejor por mucho fue el famoso Rogers. Tiene un físico "normar" (parecido al de Silva), pero fue casi el único que se tiró a parar dribblings. Es un gran wing-forward".

EL FINAL

IMHOFF: "Terminado el match mucho público invade la cancha y los equipos ponen el broche de oro a esta fiesta del rugby saliendo abrazados de la cancha luego de haber intercambiado allí mismo sus camisetas".

BOUZA: "Y allí apareció otra vez «John Bull», pero sin la V de la victoria, felicitando a los jugadores de Gales".

IMHOFF: "Lo que recalco es el constante juego abierto y la ausencia de mala intención. Del referee ni me acuerdo; inadvertido.

BOUZA: "De acuerdo, pero en los volantes se jugaba «con todo» y observé que cuando quedaba alguno tendido era siempre un inglés. En cuanto al referee, recibió una fuerte silbatina cuando otorgó el último try inglés, que fue muy dudoso, pues el que lo hizo apoyó la pelota sobre el pecho de un galés".

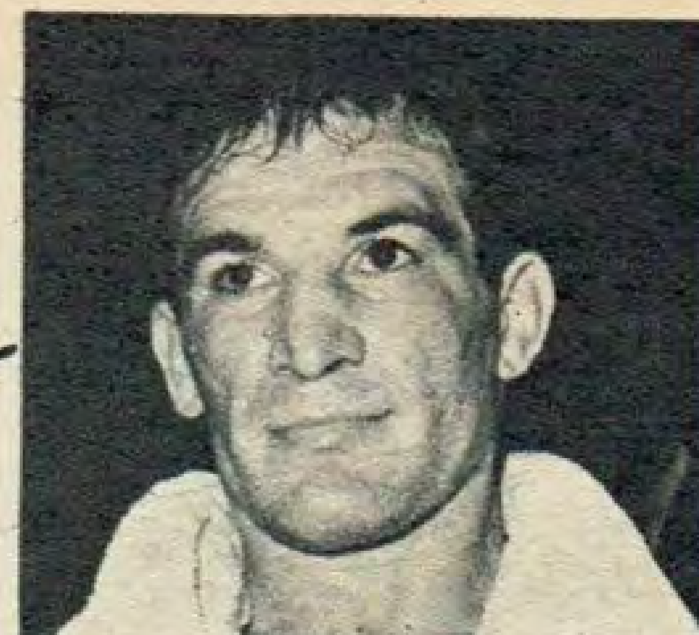

La cerebración de HORACIO ACCAVALLO.


El cuello de OSCAR BONAVENA.


La derecha de RAFAEL MERENTINO.


La cintura de JUSTO SUAREZ


Las piernas de ROBERTO CASTRO.


La vista y los reflejos de NICOLINO LOCCHE.


La imaginación de FEDERICO THOMPSON.


El temperamento de FEDERICO GUERRA.


La izquierda de EDUARDO LAUSSE.


La potencia de PASCUAL PEREZ.

EL BOXEADOR IDEAL

En esta síntesis imaginaria se unen los mejores atributos de todos los pugilistas que desarrollaron su campaña en rings argentinos. Pero a la ilustración le faltan algunos detalles. La velocidad de CARLOS BEULCHI, el bloqueo de NICOLINO LOCCHE, el ataque de JOSE MARIA GATICA, la aplicación al trabajo de PEDRO BENELLI, la viveza de KID CACHETADA, la asimilación de MARTINIANO PEREYRA y la caballerosidad de CIRILO GIL, son elementos que completan la buscada idealización. Pensamos que atreviéndonos un poco, y aun reconociendo que no llega a serlo totalmente (tal vez porque no existe), es Pascual Pérez quien más se aproxima a boxeádor ideal.

PEUGEOT 404

LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE

viajar en Peugeot 404 es otra sensación. es sentir su andar placentero y seguro a cualquier velocidad.



por su suspensión, robustez y sus nuevos frenos de potencia y a disco, Peugeot 404 es diferente en todo. hasta en la elegante línea de estilo europeo.

FABRICADO POR SAFRAR

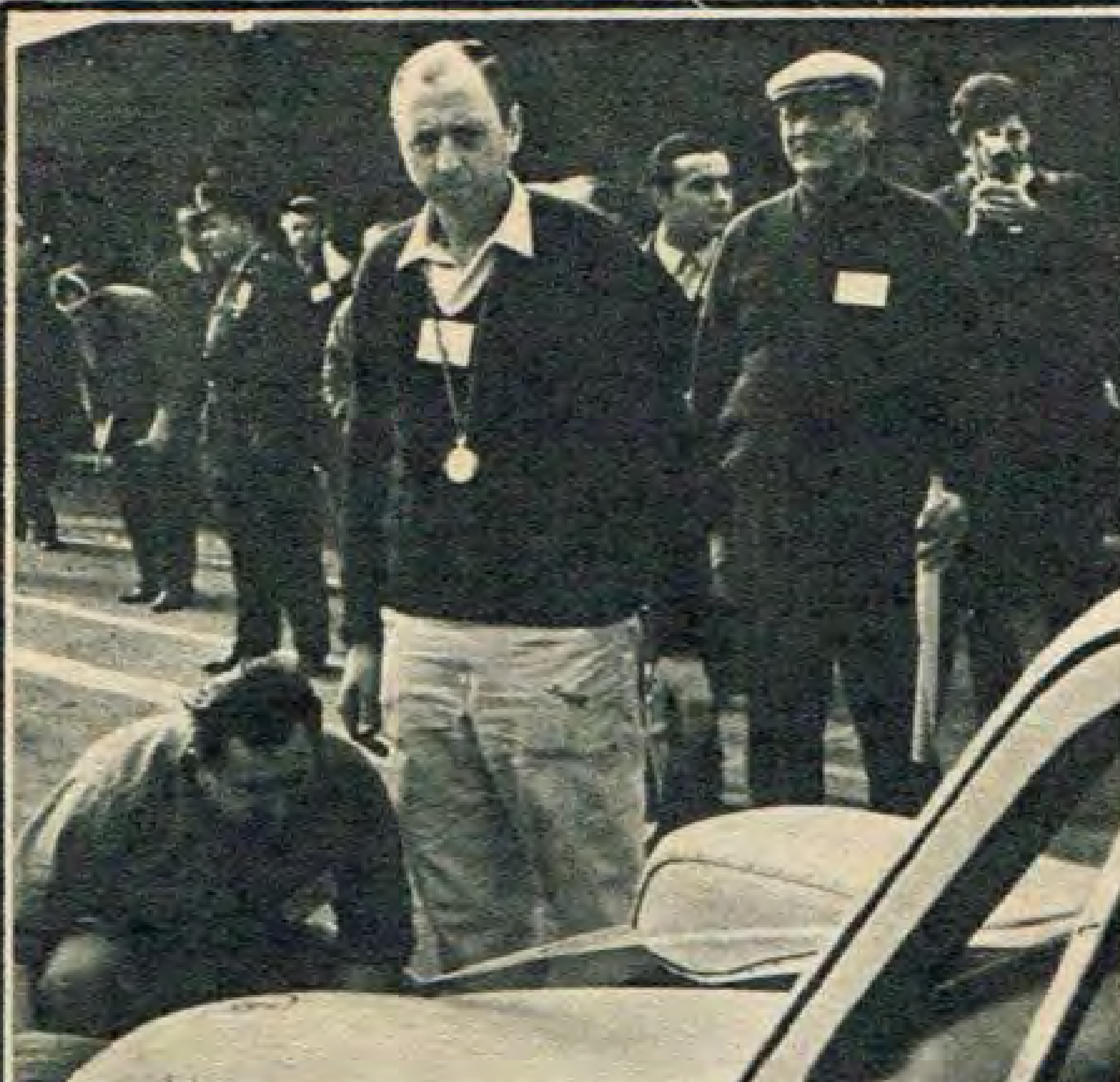


El 16 de julio nació un nuevo nombre en el TC

LA "JAULA" DE LOS BELLAVIGNA

En cinco meses de intensos trabajos quedó terminado el auto ganador. En menos de un mes ya tenía piloto. Sólo seis vueltas bastaron para que Andrea Vianini se hiciese al Bergantín-Chevrolet. Treinta vueltas fueron suficientes para hacer delirar al Autódromo. Esta es la historia del binomio triunfador.

Por ROBERTO CAROZZO y …TOR CARBIA



SIN DISCUSION: FUE SIEMPRE VIANINI

En ningún momento hubo duda o vacilación para elegir el piloto de la "Jaula". Los hermanos Bellavigna lo decidieron de común acuerdo y el piloto dijo sí en pr'mera instancia. Reinaldo nos da cuenta del proceso: "Cuando nos desvinculamos del "Chevitú" pensamos con mi hermano en hacer un auto para nosotros, donde volcáramos toda la experiencia recogida y que superara nuestros trabajos anteriores. Comenzamos el auto sin pensar en el piloto que lo iba a conducir. Eso fue durante la última temporada internacional. Allí nos encontramos con Vianini, al que hacía tiempo que no veíamos. Nosotros lo conocíamos desde el G. P. de Turismo de 1961, donde Aldo corrió de acompañante del "turco" Cabalén en una Giulieta que era de don José Vianini (padre de Andrea). Cuando preparábamos los autos de pista de Froilán, Andrea ya había corrido una vez el Maserati-Chevrolet 4 en el autódromo. Se clasificó 4º, detrás de Alberico Pasadore, "Larry" y Oscar "Bocha" González, todos ellos con los Corvette V 8. Cuando le dijimos que estábamos haciendo un T. C. para pista se interesó mucho por ver el auto y nos prometió una visita. Hasta allí no se había hablado nada. Una vez que terminó la temporada internacional de Fórmula 3. Vianini estuvo en el taller; el auto ya estaba bastante adelantado. Lo observó por todos lados, nos hizo preguntas del resto de los elementos a utilizar y de la idea que teníamos en el futuro. No lo pensamos dos veces. Allí mismo le consultamos si le gustaría correrlo. Nos contestó inmediatamente: **"Si lo hacen ustedes, ya cuentan con mi aprobación"**. Fue la única propuesta que hicimos. Ni tuvimos tiempo de pensar en otro piloto. ¿O acaso había algo mejor que Vianini entre los de primera línea? No. Ya lo habíamos decidido. El lo había aprobado. Nuestro T. C. tenía un piloto. ¿El porqué de Vianini? Porque lo reúne todo. En la temporada de Fórmula 3 era el único de los nuestros que "caminaba". Es un piloto que no mezquina nada, que vive y siente el auto, que tiene sensibilidad para la conducción. Se juega siempre que sea necesario. Posee temperamento, es aguerrido y está para ganar en cualquier categoría. Dobla y frena bien. Anda en el límite sin descontrolarse. Entiendo que eso es fundamental; todo piloto, por fino que sea, tiene que jugarse para extraer de sí mismo y del auto, el máximo de posibilidades. Andrea tiene todo eso. Y además es un caballero, y por sobre todas las cosas amigo desinteresado. Tiene todo lo que nosotros deseábamos para el auto".

El 15 de febrero de 1967 comenzó a concretarse la idea de los hermanos Bellavigna. Ese día ingresó en el taller de la calle Pío Díaz un Bergantín modelo 1960. Se lo habían comprado al señor Luis Nogueira a cambio de 450 mil pesos. . . "A mí se me ocurrió que con el 6 cilindros que traía entraba perfectamente en la categoría —explica Aldo Bellavigna—. Además es corto entre ejes, tiene solamente 2,62 metros, y comparados con los otros es una buena base para partir. El coche es angosto y da las medidas interiores que especifica el nuevo reglamento. También trae una buena suspensión de fábrica y puede decirse que nació como Alfa 1900".

Pero la decisión no fue fácil. También habían pensado en un Opel Cadet 1940, hasta que un aviso en el diario "Clarín" hizo que rumbearan hasta la calle Quintana 348. Allí terminó la búsqueda. El Bergantín estaba bien cuidado y se lo llevaron. "En lo que más me fijaba era que no estuviese chocado de frente".

El coche podría haber estado terminado mucho antes del 9 de julio, pero tropezaron con un inconveniente que los retrasó bastante. "Queríamos inclinar el parabrisas hasta el límite de los 53º que permite el reglamento, pero como el del Bergantín es bombé, al inclinarlo el centro del techo quedaba mal. Con "Pancho" Martínez (el carrocero) comenzamos a buscar un parabrisas plano. Fuimos de un lado a otro, y como no encontramos nada que pudiese andar, desistimos". Esa es la explicación de por qué la "Jaula" no presentó un frente más lanzado el día de su debut en el autódromo. Se sacrificó ese detalle para estar en carrera lo antes posible.

El trabajo de modificación realizado en el autoportante es de gran importancia. Se bajó el torpedo (8 centímetros más bajo que el original), se hicieron los soportes del motor y el contorno de la trompa en yeso. Luego se quitaron el techo y la cola y se modificaron las puertas del Bergantín, alargándolas e inclinándolas. El paso siguiente fue reforzar el casco. A las cuadernas triangulares de la trompa, originales de fábrica, se les agregaron unos postizos de 30 centímetros de largo hacia adelante, cerrándoles hacia atrás con otros dos triángulos de chapa que se cortan a la altura de la cola de la caja de cambios y de un travesaño que con respecto al de fábrica está corrido hacia atrás. Este trabajo se realizó para obtener una absoluta rigidez y evitar así la torsión vertical.

La torsión lateral está asegurada mediante un tubo de cromomolibdeno que parte de uno de los nudos de la jaula antivuelco para unirse al extremo delantero de la cuaderna triangular original de fábrica. Todos los caños de la jaula son del mismo material y están embutidos en los parantes. Sólo están a la vista los que refuerzan la cola.

La suspensión delantera es la original de fábrica: independiente, con parrillas simétricas arriba y abajo, amortiguador que pasa por el ojal de la superior y resorte. Estos últimos fueron modificados.





▲ El piso está alfombrado y el tapizado abunda en todo el interior. El tablero tiene 6 relojes bien distribuidos en su centro y otro más a la izquierda de la columna de dirección. Prolijidad y rendimiento.

◀ Aldo Bellavigna. El y su hermano Reinaldo prepararon 3 autos ganadores (Chevy, cupé ex Löeffel y la "Jaula"). También dieron el triunfo a 5 pilotos: Cupeiro, "El Alemán", Marincovich, Tarducci y Vianini.

Son más cortos y trabajan a la compresión con un 25 por ciento más de dureza. Los amortiguadores son Dekarbon a gas. Atrás, no todo es original del modelo. La suspensión fue reforzada con dos reactores de los que utiliza el Torino, modificados, y trabaja con un amortiguador por rueda dentro del espiral. El diferencial es de Bergantín, y los palieres, de plato cromoníquel, fabricados por Bianchi.

El sistema de frenos fue instalado por Miguel Saponara y trabaja con una bomba de doble circuito Rosli, que acciona sobre mordazas Bendix con pastillas DS 11 (utilizadas en los Fórmula 1) y discos de freno Discofren. La caja de dirección es de sinfín rápido marca Oruga.

El interior es muy prolijo y se cuidó hasta el mínimo detalle para favorecer la distribución de pesos. Sobre la derecha se encuentra el tanque de aceite, y a su lado, el de agua. El depósito de combustible se colocó detrás del tren trasero y es de pequeña capacidad. A su derecha va ubicada la batería. El trabajo de tapicería está muy bien logrado y fue realizado por Jorge Luz. Los relojes están ubicados en el centro de la consola y son todos de la marca Orlan Rover. La caja de velocidades es una Gransella de 4 marchas hacia adelante que no utiliza el sincronizado sino el sistema a clan tipo, que son seis tetones machos y seis hembras, que al acoplar accionan los engranajes de la caja. El cardan fue hecho especialmente por Ozvegy y Kiss, que proveen a casi todas las fábricas de automóviles.

El motor, como casi todo el auto, se pudo armar gracias a la colaboración desinteresada de muchísima gente. "No es el triunfo nuestro y de Andrea solamente —nos dijo Aldo Bellavigna—, sino de todos aquellos que creyeron en nosotros y nos ayudaron en todo momento". Es por eso que tiene importancia el trabajo de Montal en los árboles de leva; del establecimiento Flamini hermanos, en los balancines y tren de válvulas; de De Milo, en el mecanizado del motor y tratamiento termoquímico y magnaflux; de Alfredo Alvarez ("Avión"), en el mecanizado de infinidad de piezas; de pistones Sylicum; de engranajes Promesa; de Indiel, que facilitó la dínamo, el regulador de voltaje y el motor de arranque; de la firma Val, que les hizo a pedido radiadores de agua y aceite que trabajan con alta presión; de Casa Adrián, que facilitó piezas de bronce y aluminio; de Cromados Pellegrini; de Pinturería 85; de José Sánchez, que hizo todas las partes estampadas que se ven en el casco del Bergantín; de la casa de repuestos Joldo; y de todos los muchachos que hicieron "mandados" o pusieron su cuota para que el auto quedase terminado para la carrera del 16 de julio: Paez, Seni, Luppano, Masciotta, Garello, Cura, Carlos Bianchi, Miguel Angel y Rodolfo Pérez, Manozzo, Kacio. Martínez, Crocco, Noronha, Torres y Melo y Nito Puglieso, que trabajó en el alojamiento de los pernos de pistón. El triunfo de Andrea, el de Chevrolet, la vuelta de los Bellavigna al plano que supieron lograr mucho antes, es fruto de fe y trabajo.

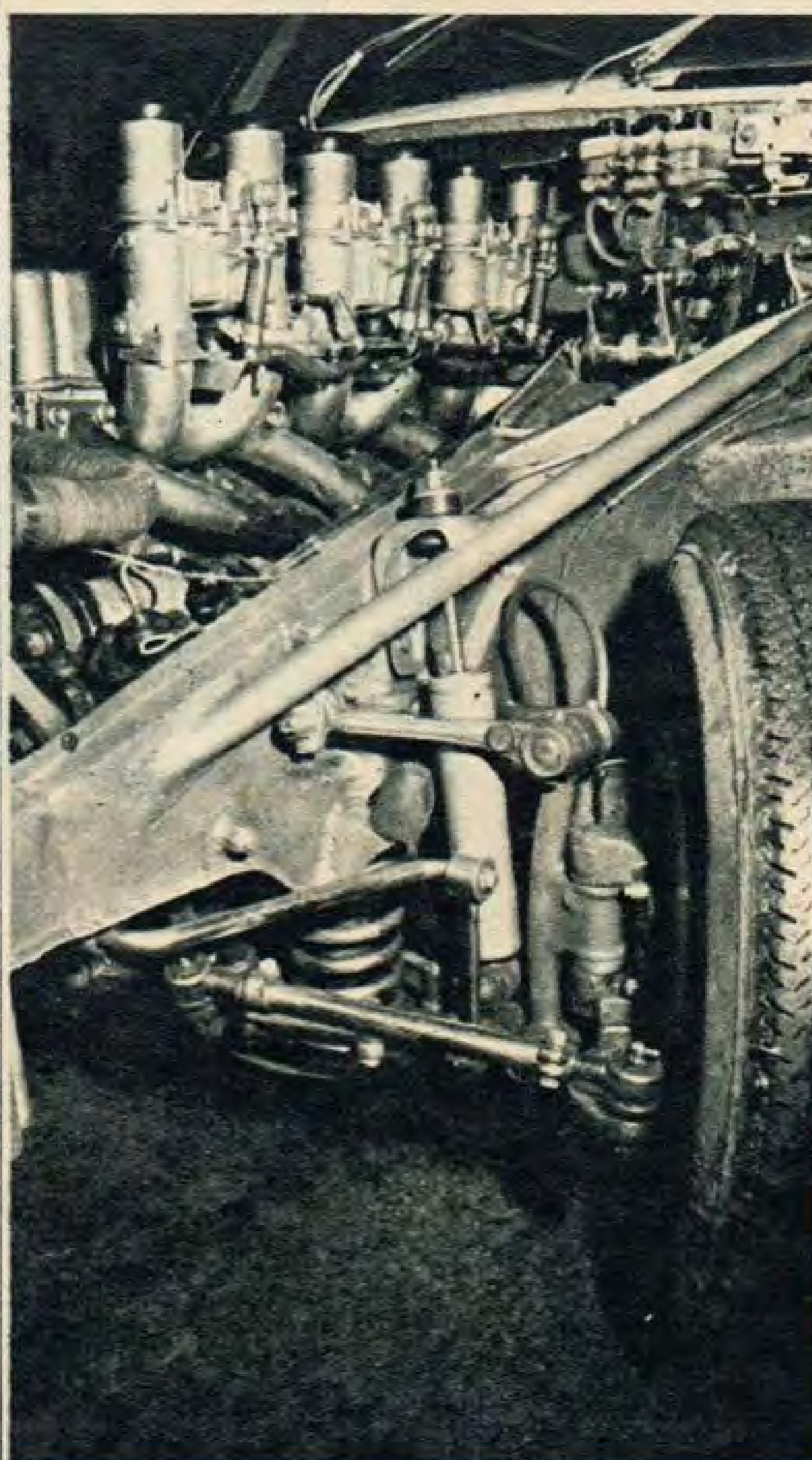


¿COMO MANEJA VIANINI?

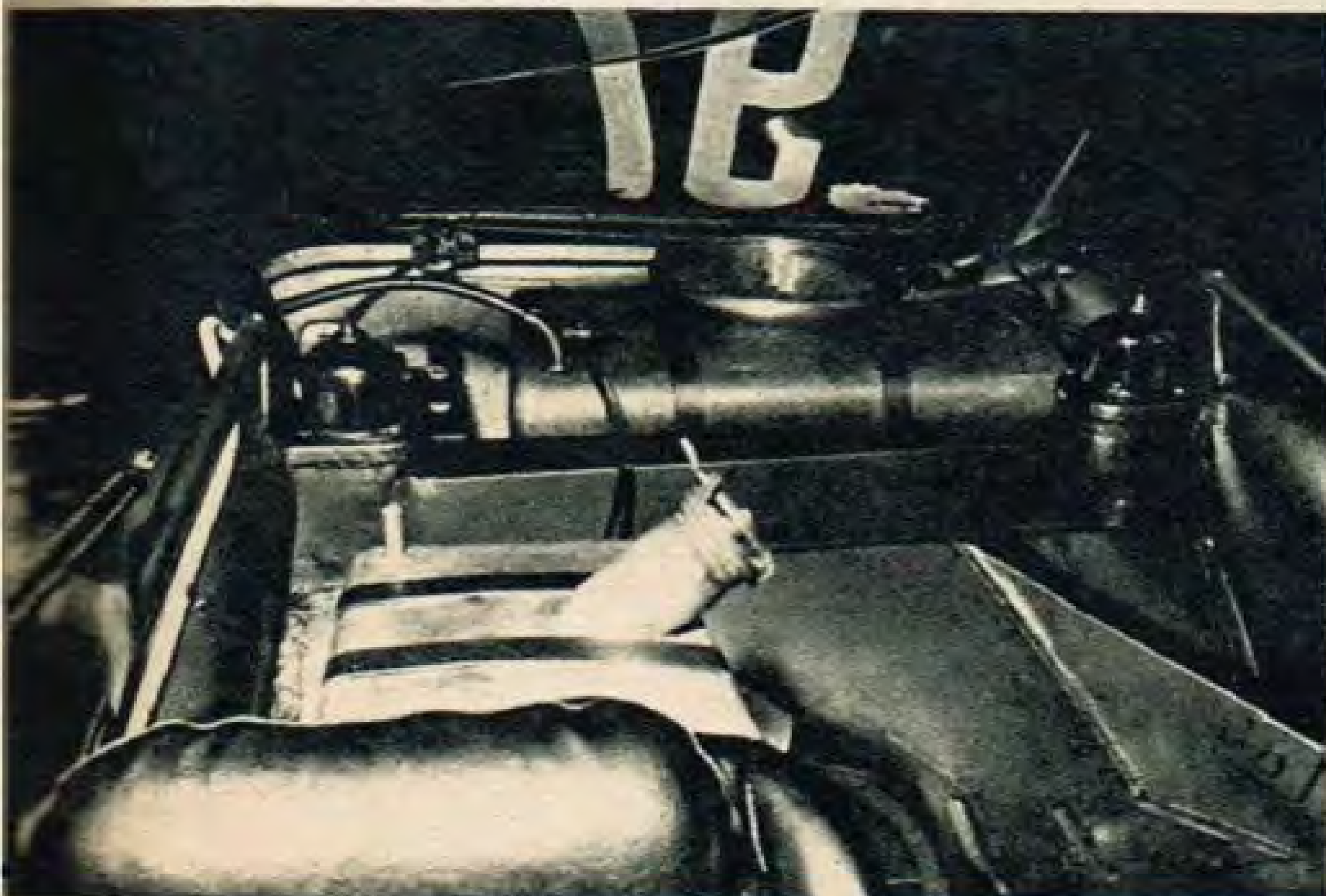
(Por Alfredo Alvarez, alias "Avión", su copiloto del debut en el Autódromo.)

"Si bien no era la primera vez que iba a andar fuerte, sí era la primera carrera que hacía. Creí que iba a estar nervioso, pero no; fue todo lo contrario. Ese mérito es pura y exclusivamente de Andrea. Cuando subí por primera vez al auto (él ya había andado algunas vueltas con Aldo) obró con mucha inteligencia. No apuró la marcha en ningún momento, anduvo durante una vuelta sin pasar los 160 km, me fue dando confianza. Luego comenzó a levantar el régimen gradualmente. Llegamos a andar a fondo, prácticamente, sin darme cuenta. Estaba más tranquilo que cuando subí. Es que da una sensación de seguridad absoluta. Corre pensando. Anda siempre en el límite y sabe cómo hacerlo. En la largada de la serie no le entró la segunda y ni se preocupó (el problema era de la caja nueva, y el lubricante muy denso), hizo el rebaje y la colocó perfectamente. En la serie final tocamos dos veces el pasto interior en la salida de la curva de Ascari. No "peleó" con el auto en ningún momento. Dejó que saliesen las dos ruedas izquierdas, y lo sacó con un solo volantazo. Tanto en esa curva como en el curvón andaba siempre en directa, no sacaba la cuarta más que en la horquilla. Eso prueba cómo maneja y hasta dónde puede dar. Es excepcional. Observa siempre el manejo del resto de los pilotos. Cuando tiene que pasar a alguno estudia su tendencia y trata de hacerlo en circunstancias que no le cree complicaciones. Se juega sí, pero no arriesga en vano. Yo anduve fuerte (pero no en carrera) con Loeffel, Marincovich, Tarducci y Cupeiro, todos manejan muy bien, sobre todo Jorge, muy fino, muy pulido y dúctil, pero éste es distinto de todos los anteriores. Me da la sensación de ser más "pistero", administra la caja en forma increíble, tiene un temperamento aguerrido, se siente ganador siempre, y a pesar de todo eso cuida tanto el medio mecánico como a sí mismo. No tiene altibajos, anda siempre muy fuerte y no se descontrola. Va buscando gradualmente su límite y el del auto, y una vez logrado se mantiene en él con una asombrosa regularidad."

Aquí se muestra la fortaleza del tren delantero, original del Bergantín, pero con espiral y amortiguadores más duros. También se ve el caño de cromomolibdeno que asegura la rigidez torsional del casco.



Dominan la escena las dos torres de los amortiguadores, que trabajan en ángulo recto al tren trasero. En primer plano, el tanque de agua, y a su izquierda, el de aceite. Al fondo, el depósito de combustible y la batería.



ACEVEDO frente a ACEVEDO



por Jorge Ventura

El largo proceso de un triunfador, el extenso camino de un luchador, la justicia que llega después de 10 temporadas en la primera de un club grande... Todo lo resume David Acevedo, 29 años, casado, dos hijas: Elizabeth, de 5 años, y Beatriz, de 1 y medio; zaguero o marcador de punta o volante de Independiente en una trayectoria futbolística que se prolonga ¡desde hace 17 años! Muy pocos jugadores pueden mostrar tantos antecedentes: dos veces campeón de América, seleccionado nacional a los 20 años para un Mundial (Suecia 1958), titular en la última formación del equipo argentino (Montevideo 1967)... Sin embargo, lo suyo no tuvo repercusión, jamás ganó la trascendencia merecida, nunca había escapado al "anonimato" en que lo sumergió quizá su constancia sin ruido al servicio de una sola camiseta. Ni él mismo entiende su caso, sólo conoce las anécdotas de esa oscuridad. "Durante las copas de América hubo veces que los diarios no me anunciaban a pesar de que yo sabía que jugaba. «Ponían» a otro diciendo que así Independiente iba a ganar poder ofensivo, y entonces empezaban las llamadas por teléfono de algunos familiares al hotel donde nos concentrábamos para preguntarme qué me pasaba, si estaba lesionado. . . Nada, les decía. Yo juego aunque los diarios digan que no, ¡déjenlos que digan lo que quieran!".

—¿Y cómo explicás tu caso?

—Será que hay caras más vendedoras o jugadores con más suerte que la mía. O que mi fútbol no gusta, no es elegante. . . ¡No sé! Aunque no me puedo quejar de los periodistas porque nunca me trataron mal. Pero tampoco voy a negar que me hubiese gustado estar más en los reportajes. Negarlo sería mentirme a mí mismo y yo tengo la conciencia tranquila de haber cumplido siempre para mi equipo. Eso es lo fundamental. . . Hay una frase que me dijeron una vez y no la olvido: el jugador tiene que hacerse notar en una cancha de fútbol, afuera es una persona como cualquiera. ¿Me entendés? Ahora me hicieron una serie de reportajes, y la mayor felicidad es el reconocimiento que festeja mi familia. Quizá éste sea el mejor momento de mi vida, tan bueno como el de aquellas dos Copas inolvidables.

—Hace poco, en un reportaje con Mancera, dijiste que habías tenido suerte, que llegaste pronto a la primera, que tuviste el camino bastante accesible. . . ¿Realmente lo tuyo puede considerarse como un caso de suerte?

Para llegar, sí. Arranqué en la 9ª de Independiente, en 1950, porque me llevó un amigo de mi hermano. Una sola práctica como "centrehalf" y quedé. Yo vivía en Dominico y era hincha de los rojos. El proceso de inferiores lo cumplí en 9ª y 8ª, pero luego —como era alto y jugaba al lado de pibes muy chicos en comparación conmigo— salté a la 5ª y en seguida estuve en la 4ª. Arranqué junto con Abeledo, Oscar López (el que está en Quilmes), Raffo, Wrobel, hasta Carlitos Scaziota, que jugaba de wing izquierdo. . . Y llegué antes que ellos. Ya en el 53 estaba en 3ª. Ahí jugué mucho tiempo hasta que fui a reserva. Corría mucho, ganaba por temperamento, no tenía puesto, pero me adaptaba en donde me pusieran. . . Y un domingo de 1956, ¡el debut! Me pusieron nada más que para marcar a "Tucho" Méndez en un partido contra Tigre. Menos mal que mis 19 años pesaron en el segundo tiempo más que toda la calidad y veteranía de él. . . Después, otra vez a reserva. Hasta que en 1957 llegó Adolfo Pedernera. Independiente tuvo siempre suerte con los directores ténicos y yo también.

—¿Fueron hombres claves en tu carrera? Yo pienso que todos contribuyeron a prolongar tu actuación en Independiente. Quizá porque a todos les fuiste útil.

—Adolfo fue clave. Gran personalidad, hombre por el que siento un respeto grande y una admiración bárbara. Se jugó por mí, igual que como se la juega ahora por los pibes de Boca. Yo andaba jugando de 6 y un día me llamó para avisarme que Britos estaba lesionado y que iba a jugar de 4 en la primera contra River (marcando a Zárate). "Estoy seguro que usted me va a cumplir", me dijo. "Lo único que le pido es que no lo expulsen, que se controle". Imaginate el temperamento mío de ahora y lo que sería a los 20 años. . . "Si a usted lo echan, entonces nos encerramos los dos en una habitación, ¿me entiende? Y si me juega bien, a mí no me van a importar nombres ni nada para mantenerlo en primera". Las cosas me salieron bien y me dejó. Pasó la primera rueda y seguí; Britos esperaba en la reserva. . . Me parecía imposible, porque mi vida fue siempre una lucha: de 4 tenía a Britos, y de 6 estaba Varacka; me sentía taponado. Pero llegó lo de Suecia, que ni lo esperaba, pensé que de suplente de Lombardo nombrarían a Mantegari o a Di Stéfano de Argentinos Juniors. Y fui con todos esos monstruos. . . Después a mí también me alcanzó el desastre, aunque no jugué. Me afectó, volví a reserva y ahí comenzó la etapa difícil. Toda la suerte de un rápido ascenso, de haber trabajado siempre con los jugadores profesionales, de haber tenido la confianza de los técnicos. . . Todo empezó a ser una lucha por conseguir un puesto titular en primera.

—Dejame pensar en tus batallas. . . ¿Ferreiro? ¿Guidi? ¿Paflik? ¿Mori? ¿Zerrillo? ¿Cuál fue la peor?

—La de Roberto (Ferreiro) fue tremenda. Grandes amigos, dos tipos constantes que trabajábamos "a muerte"; en reserva no te pagaban los premios como ahora. . . En el 59 vino don Jim Lopes, muy buena persona, que empezó prefiriendo a Ferreiro. Pero "Pipa" jugaba 5 partidos y yo cuatro, él uno y yo otro, y así. . . Pero en el 60 (Sbarra) tuve el primer gran halago: campeón. El 4 de todo el año fui yo, jugué 29 partidos, me lesioné y falté el último en cancha de Atlanta. No pude dar la vuelta olímpica, la dio Ferreiro. Los muchachos después vinieron a casa a saludarme. . . Y en el 61 conocí a Brandao. Psicólogo, vivo, conocedor, nadie lo pasa. . . Aquella vez fueron injustos con él: no había material humano como el que tiene ahora. Me mantuvo en primera, pero las cosas salían mal y fue la primera vez que a un técnico le pedí descansar. . . Me aconsejó bien, me dijo que me olvidara por un mes del fútbol, que fuera al cine, que escuchara música, que ni apareciera por el club. . . Estaba saturado. Volví a la reserva, ya Ferreiro se adueñó del 4 y me quedé jugando de volante. Al otro año venden a Silveira, yo era el 5 de la reserva. . . Pero compran a Guidi. Otra batalla más y por partida doble: Guidi y, además, la sombra que dejó "Cacho". Aunque el que más la sintió fue el "nene", que no anduvo. . . Y el 20 de noviembre, no me lo olvido más, choqué con Sacchi (partido vs. Racing) y me rompí los ligamentos de la pierna derecha. ¡Estuve un año parado!

—¡Al fin perdiste una!. . . Porque mirá que a veces te pasás al meter la pierna fuerte. ¿Realmente repartís "leña" con premeditación? ¿Es cierto lo que dicen muchos críticos de que pegás para asustar a los delanteros?

—Nunca recuerdo haber lastimado a ningún jugador. Jamás le provoqué a nadie ni una entorsis ni un desgarro siquiera. Pierna fuerte, sí. Creo que eso hace falta; fijate el caso Navarro. . . Era un hombre criticado por las otras hinchadas, pero cuando tenía que ir al seleccionado, todos lo admitían porque representaba una columna, ¿no es así? En

cambio, yo recibí lesiones muy graves. Esa de los ligamentos fue una; volví después de 90 días de yeso. Nilo Bonell sabe bien todo lo que trabajé para recuperarme... Y al poco tiempo me desgarré; me tuvieron que operar del muslo derecho. Otros dos meses parado... Volví, juego contra River de 5 en la reserva un jueves, sabiendo que el domingo iba a primera, y en un choque contra Díaz (ex Lanús) con una chilena me rompe el tabique nasal. Me tuvieron que operar también... Lloré más por la bronca de haberme perdido la oportunidad del retorno que por el dolor... Volví de ésa y, en una práctica, el brasileño Berg se me cayó encima y me fracturó una costilla... ¡Era increíble! El año 63 fue el más largo de mi vida. ¡Un año sin jugar! ¿Sabés lo que es eso en la corta vida de un futbolista? Aunque al final de esa temporada Giúdice me ubicó de 4. Jugué los últimos partidos en esa racha que conseguimos el campeonato... Le conté que antes de lesionarme yo andaba de 5, pero él me dijo que sólo me conocía como 4. Y ahí yo, con Ferreiro de titular, no me hacía muchas ilusiones. Vino el 64, estaban Paflick y Mori de 5, pero Don Manuel empezó a hacer funcionar ese cambio con Mori antes de terminar el primer tiempo. Entraba yo, me decía que me prodigara al máximo y luego me cambiaba por él; todos decían que en el segundo tiempo el equipo ganaba más ofensiva... La verdad, a mí eso no me gustaba. Pero reconocía que el asunto caminaba, los diarios hablaban bien y yo me conformaba. Fueron esos 9 meses de felicidad, ganando 40 partidos y cobrando siempre.

—Pero no te podés quejar. Como 5 fuiste un improvisado. No creo que tengas panorama ni manejo como para trabajar en medio campo. ¿No creés que haberte puesto de 5 fue una emergencia?

—No. Creo que no. Entiendo que lo mío sólo es marca, sacrificio, lucha, temperamento, destrucción... Pero podían haberme buscado un complemento. No sé, quizá jugar los dos juntos. ¿Y viste al final? Me asenté y terminé de 5. Pero ya tengo la suficiente experiencia como para haberme buscado un complemento. No sé, hacerme la autocrítica. A mí no sólo me falta panorama, sino que no tengo ni cambio de frente, ni definición. Y tengo que pegarle mejor, todo eso lo sé... Ya ves que hace poco, cuando me preguntaste la diferencia entre aquel Independiente de las Copas y el de hoy, no dudé en decirte que éste tiene más fútbol, que ahora hay un hombre como Pastoriza. El "Pato" es mucho más jugador que yo

ACEVEDO

Veinte años y contra Boca. Despejando frente a Senés, con la fuerza de siempre, con la resolución que no conoce dudas. "Imaginate el temperamento mío de ahora y lo qué sería a los 20 años. Adolfo me decía: «Lo único que le pido es que no lo expulsen, que se controle». Estaba suplantando a Britos. Las cosas salieron bien..."





"Independiente es mi vida. Nunca pensé irme. Ahí gané todo lo que tengo: dinero, triunfos y amigos. Todo." Esta mesa es muy conocida: "Salimos siempre con Bernao, las señoras son muy amigas."

Selección: "La gran satisfacción de mi vida". El abrazo con Mas y Sarnari 9 años después de Suecia. El premio a la pierna fuerte que "nunca lastimó a nadie".





Frente a Romerito. La fragilidad del pibe de Boca hace más notoria su expresión y su fuerza. Pero el objetivo está en la pelota, sin intención aviesa.

para esa función. Pero una casa no se hace sólo con ingenieros o capataces, también hacen falta albañiles, oficiales, peones... Vos lo sabés bien, ¿no es cierto?

—Yo pienso que el 5 no es tu puesto. Me quedo más con el 4, aunque ahí también te improvisaron...

—Cuando Adolfo me puso ahí, yo era pibe y no estaba para elegir. Uno jugaba en la primera de lo que lo pusieran. Pero mirá... En medio campo se puede ser demagogo y "engrupir" a la gente. La raya no es tan fácil, es muy ingrata. Ahí podés jugar 70 minutos bien, pero en 10 te puede pasar cualquier cosa y en los otros 10 no viene ni una pelota y no queda más tiempo para reponerse de ninguna macana. Hay que ser un tipo muy veloz y muy seguro como Ferreiro. Lo que pasa es que en aquella época yo era más rápido, con grandes reflejos, con mucho arranque y anticipo, las cosas me salían bien... Sin embargo, este año conseguí de 4 la gran satisfacción de mi vida: ser titular en el Seleccionado. Y cumplí, ¿o no?

¿Te sentís un triunfador? Te pregunto esto esperando de vos una confesión, una seguridad íntima que va más allá de la injusticia periodística vigente durante muchos años. Y sin que la gente lo pueda tomar a mal...

—Sabés que no soy el indicado para opinar... Pero si la gente no lo va a tomar a mal, tengo que pensar que si uno llega a primera división y juega, y se mantiene durante tanto tiempo, es por algo. Además: la Selección, dos Copas de América... ¿eh? Claro que no hay nada sin sacrificio y yo tuve que ganarme a mí mismo y a una hinchada que es demasiado exigente con aquellos que nacen en el club. Por supuesto que no tengo nada con los nuevos, pero hay que reconocer que con ellos la gente es más tolerante... Y yo tuve que luchar contra eso en un club que tiene 50 mil socios y 30 mil van a la cancha. No soy un dotado, pero todos los buenos equipos tienen 2 ó 3 jugadores con talento, 3 ó 4 de sacrificio, 4 ó 5 que anticipan... ¿Cuál es la base del Inter? Gira en torno a Suárez, Corso, Bedín... Adelante son menos inteligentes, pero van a todas, pican 50 veces. Y atrás hay un hombre como Burgnich, que marca a fuego... ¿Y? El Independiente aquél tenía algunos jugadores fundamentales: la agresividad de Mario, las genialidades de Bernao, la laboriosidad de Mura, la firmeza de Navarro... y el resto se complementaba. Pero ¡qué equipo! Nos hacían un gol y era como si nos mojaran la oreja. Había una mística que a lo mejor el de ahora conseguirá algún día.

—¿Pensaste alguna vez en irte de Independiente?

—No. Para irme tendría que pensarlo mucho. Es mi vida. Ahí gané todo lo que tengo: dinero, triunfos y amigos. Todo. Era hincha desde pibe, mi esposa tiene 20 años de socia, mi suegro es vitalicio, mi suegra es fanática, mi familia también, Blejman las hizo socias a las dos nenas mías en cuanto nacieron... La mía es una identificación plena. ¿Llegar a ocupar el sitio de Navarro? Eso jamás lo pensé tampoco. Pienso que tengo "ángel", ni soy caudillo.

—...y al final fuiste 6, te ubicaron al fin donde mejor podías rendir, ¿no es cierto?

—Brandao dice que ahí soy más importante. Y él sabe. Además, siento que ando bien por el halago que recibo de la gente de Avellaneda. Yo vivo en el foco y me llega lo que me dice la gente. Nunca fui tan aceptado como ahora, aunque no me puedo quejar de la época de las Copas... Es que ahí de 6 me siento muy cómodo, quizá porque no es una "cueva". Si tengo que adelantarme, me voy, no tengo problemas.

Este año, jugando en el fondo, he llegado más de una vez en varios partidos a producir situaciones de gol en el área contraria. Contra Platense, en cancha de ellos, ganamos en una lucha que se presentaba muy difícil justamente porque fui a copar una pelota en la "media luna" contraria. Y me jugué en lo que casi nunca hago dentro de mi propia área penal; en la gambeta. Pasé a 3 y de ahí vino el gol.

Y Acevedo sigue enfrentando a su gran historia, a su esforzada historia, a su novela... A la que le ganó por fe, confianza y temperamento. Con mucho menos fútbol que varios que quedaron a mitad de camino, pero con mucha más convicción que la de varios dotados. Un ejemplo que alcanza, después de 10 años, el reconocimiento casi unánime de la crítica. A esa que él enfrenta, como a su estigma, con "esa frase que nunca olvidé: el jugador tiene que hacerse notar en la cancha, afuera es uno como cualquiera".

David ya ha resuelto el interrogatorio con el arma de su experiencia. Después de la "Lucha" de preguntas y respuestas. No aparece su rostro transpirado, ganándole a la fatiga. La cara que está frente a mí no tiene surcos de forzada labor, no es la imagen de Acevedo. Es la del hombre que ha acumulado vivencias, que se nutrió en la postergación para solidificar su espíritu. El hombre que conoce la mensura exacta de su calidad. Que no sucumbe con el autoengaño.

RACING

el duro camino de una clasificación



El campeón argentino llegó por primera vez a la instancia definitiva del máximo torneo continental. La campaña fue dilatada y extenuante, pero el objetivo de ir a la final fue conseguido. Esta es la historia donde se mezclan momentos alegres y amargos. Juvenal, Osvaldo Ardizzone y Héctor Onesime, testigos de los partidos semifinales, destacan aquí los hechos salientes de esa última etapa, que algunos creyeron fácil y sin embargo tuvo circunstancias y alternativas dramáticas.



Norberto Raffo. El goleador del torneo. Una ratificación a la confianza que Pizzuti depositó en él cuando sugirió su compra. La cabeza del "Toro" fue uno de los elementos más efectivos que exhibió Racing para sus pretensiones.

En Colombia durante la primera excursión fuera del país por la Copa, luego de pasar por Bolivia. Parados: Luis Carrizo, Basile, Perfumo, Díaz, Mori, Martín. Agachados: Raffo, Rulli. Cárdenas, J. J. Rodríguez y Maschio. Dos triunfos para fortalecer la esperanza. Cuando Nacional todavía estaba lejos.



LA ACTUACION MAS FLOJA

EL EMPATE CON RIVER, EN NUÑEZ

Noche con fango y agua. El campeón entraba en las semifinales de la Copa, acusando la intensidad de una campaña dura en algunos de sus hombres fundamentales. Con el ritmo en baja, sin los pelotazos al vacío, sin la llegada masiva a buscar el cabezazo y los rebotes, se refugió en la tibieza de un toque acompasado y lateral que defraudaba la suma de sus mejores atributos. Tratando de proteger y conservar la pelota fue la contrafigura del Racing agresivo y contundente y dentro de ese medio tono, en un trámite de mediana calidad, le dio a River la ventaja de equilibrarlo en juego y en situaciones de gol. Esa noche sólo Perfumo alcanzó su gran jerarquía habitual, a pesar del agua y del barro. Fue la noche de dos grandes figuras: la de Roberto Perfumo y de Roberto Matosas. Ese fue el único matiz destacado para la historia.

RACING

EL DURO CAMINO DE UNA CLASIFICACION

RULLI

No hay actuación especial ni partido destacado, ni producción fundamental. Fue la regularidad constante, el rendimiento y la presencia regulada por su transpiración, su sacrificio y su temperamento. Fue el tributo de su generosidad y la influencia de su personalidad. Cada partido una lucha, cada partido una final. Así los jugó todos Rulli, legitimando una línea sin cimas ni abismos. La gran cuota de siempre, la que necesita el medio juego del campeón y la que necesita todo el equipo para defender y atacar. Metido adentro como la tarde de Colo Colo en Chile o lanzado al ataque como la noche de Colo Colo en Buenos Aires, o chapaleando en el barro el día de la clasificación frente a Universitario en Chile. Racing se habituó a su fatiga útil, porque la fatiga útil de Rulli así acostumbró a este Racing, con esa entrega que ya se da por descontada. Ya no es más aquel enconado marcador de un hombre. Ahora es el jugador que, sin olvidarse de aquél, de todo lo que aportaba aquél más anónimo, más desconocido, le agregó toda la riqueza de su experiencia y de toda su evolución. Ahora es jugador del equipo y de toda la cancha. Así lo fue en esta etapa de la Copa.



EL JUGADOR MAS PAREJO



EL 3º DEL "YAYA" RODRIGUEZ FRENTE A COLO COLO, EN BUENOS AIRES

Fue la noche del "Yaya", cuando monopolizó el triunfo con la marca de los tres goles del campeón. Pero el último de los tres fue el que contó con la mejor factura. Y en este caso la elección no está vinculada a la jugada previa, a la higiene o a la elaboración de la maniobra. Fue simplemente a raíz de un corner que ejecutó Cárdenas desde la izquierda. Pero contó con otros matices emotivos. Ganando por dos goles Racing, Colo Colo descuenta faltando apenas unos minutos. Racing había moderado su vigor del primer tiempo, transitando por un conservadorismo suicida. Sobre el estadio de Avellaneda se cernía el "trágico" recuerdo de aquel minuto postrero frente a Universitario. . . Y sobre ese corner del "Chango" se vio la neta figura del "Yaya" buscando el contacto con la pelota. Un giro de cuello perfecto, pleno de armonía y sincronización. Allá arriba se encontraron en el momento preciso parietal y pelota. Y del impacto partió el disparo. Preciso, potente e instantáneo. No quedó tiempo para pensar ni para palpitar. La pelota ya había llegado a la red sin apelación. Gran gol, y telón para una angustia.



ROBERTO PERFUMO

En este nombre se resume todo. Todo lo que ya había alcanzado a ser volvió a legitimarse en este proceso de la clasificación. Su capacidad defensiva, su temperamento, su personalidad, su frialdad para resolver en el trance decisivo se volvieron a sumar a su calidad de jugador con jerarquía. El hombre que a favor de su equilibrio, de su talento, sabe recuperarse aun en situación desfavorable. Y que además dispone de la inmensa virtud de transmitirle a todas sus maniobras ese sello inconfundible de la calidad sin adornos superfluos. Fue fuerte cuando se hizo necesario, como la noche de Universitario en Lima. Jugó al fútbol fino en ese primer encuentro frente a River cuando se llevó todos los aplausos. Sacó largo y lejos cuando Universitario buscaba el empate en Chile. Pero siempre afloraron los atributos fundamentales de su fútbol distinto. La serenidad para moverse pensando, para salir al anticipo calculando, para salir a la interceptación amagando, para arrancar desde el fondo jugando. . . Roberto volvió a exhibir en este duro trayecto para llegar a la Copa todas las virtudes de su temprana consagración. Allá en el fondo, en la última línea, Racing contó con el fundamento de su garantía defensiva, de su presencia casi insuperable, de su regularidad nunca interrumpida. Y además lo otro, ese lustre de gran jugador que no se oscurece ni con la influencia del barro. . .



CEJAS FRENTE A COLO COLO, EN CHILE Y EN AVELLANEDA

Aquel pelotazo de Chumpitaz que Calatayud transformó en el gol más doloroso de esta Copa, sirvió para el gran reproche a sus manos blandas. Pero después el mismo Cejas se encargó de enjugarlo con su aporte al triunfo del equipo en las dos confrontaciones frente al Colo Colo. Allá en Chile, cuando el "Toro" desequilibró también un trámite poco favorable, Cejas fue fundamental en el resultado. Fueron dos salidas oportunas sobre el mismo disparo del shoteador. Una vez sobre Aravena y otra sobre Beiruth, cuando ya habían quedado superados todos los defensores. Y en Buenos Aires repitió el mismo tipo de maniobra frente al mismo Beiruth y el Nº 9, Bravo, fuera de una pelota impulsada por el "Chamaco" Valdez que ya trasponía la raya. En todas las oportunidades no fueron disparos de larga distancia ni jugadas previstas ni anunciadas. En todas sólo quedaba su presencia como único obstáculo salvador. Y en todas salió a tapar con cálculo de tiempo y distancia, en maniobras casi calcadas, adelantándose a la conclusión de la pared.

Los partidos los ganan los que introducen la pelota en la red de enfrente. Pero, como en este caso, también pueden ganarlos los arqueros. Amadeo Carrizo tiene un refrán que siempre utiliza para demostrar su importancia. "A mí en la estadística me cuentan los goles que me marcan. A ver si alguna vez me registran los que impido".


EL ADVERSARIO MAS DURO:

UNIVERSITARIO DE LIMA

Nos atrevemos a una afirmación que puede parecer temeraria: desde que el Santos quedó eliminado de las luchas por la Copa Libertadores ningún equipo no argentino llegó a impresionarnos por su CONVICCION PARA SENTIR Y EJECUTAR UNA LINEA DE JUEGO, CON PRESCINDENCIA DEL RESULTADO PARCIAL DEL PARTIDO, como el conjunto crema de la "U". Ganando, perdiendo o empatando los peruanos hicieron SU FUTBOL. Armónico, suelto, ágil, de creación y explotación de claros, con salida de pelota asegurada, gran base de lanzamiento en el medio juego (Cruzado-Challe) y limpia llegada ofensiva. Con esas armas tuvieron a Racing al borde del KO en Lima, supieron reaccionar y ganarle en los últimos 10 minutos de un partido que Racing había dominado netamente, se llevaron cuatro puntos en su paso por la Argentina y estuvieron a punto de golear a River en los primeros 20 minutos del segundo tiempo después de ir perdiendo 1 a 0. Le faltó peso y continuidad para completar su excelente campaña en la Copa, pero su capacidad de juego levantó en el camino de Racing un escollo durísimo. Y Racing debió esforzarse al máximo para superarlo. Apelando a sus reservas anímicas y futbolísticas para vencer al campeón peruano.

RACING

EL DURO CAMINO DE UNA CLASIFICACION

CONTRA UNIVERSITARIO, EN CHILE

Fue el partido DE LA VERDAD. En el estadio Nacional, de Chile, Racing resolvió mano a mano con el campeón peruano, sin "intermediarios", el derecho a ser finalista de la Copa. Y no sólo ganó, ajustada pero claramente, sino que rindió su mejor performance de la serie semifinal. Pese a que el estado del campo (mitad fangal, mitad pileta de natación) no se prestaba a un fútbol basado en el vértigo y la potencia que constituyeron la plataforma de la "revolución" racinguista de 1966. Sobreponiéndose a su carga de nervios —que llegó a poner en peligro su clasificación—, Racing planteó y realizó un encuentro que contuvo por partes iguales vigor y raciocinio, dinámica y ajuste. Su mayor virtud fue buscar siempre el triunfo. Sin especulación. Sin regalar la iniciativa. En algunos momentos del juego Universitario logró prevalecer en el control de campo y pelota. Pero Racing no se resignó nunca a esa situación. Con empatar le bastaba para ser finalista. Pero, FIEL A LA IMAGEN QUE SUPO FORJAR EN LA TEMPORADA ANTERIOR, Racing fue a ganar. Y lo consiguió. Poniendo sobre la cancha, pierna, corazón y cerebro.


EL MEJOR PARTIDO:

DEL TRIUNFO A LA DERROTA EN 10 MINUTOS

No fue un Racing "pasado" de revoluciones. Ni siquiera el Racing fuerte, que ganaba por "demolición" y no dejaba lugar ni tiempo para que el adversario pudiera rehacerse y crearle problemas. Le faltaron ingredientes para ser potente, agresivo e incontenible. Y no alcanzó a tener la compensación de un aquietamiento de pelota, de un control más calmo del campo y del partido, de una mayor dosis de juego para disimular su déficit de fuerza. Pero igualmente metió a Universitario de Lima bajo los palos durante 70 de los 90 minutos de juego. Lo abrumó a pelotazos. Perfumo desvió un penal y eso afectó psicológicamente a un equipo que deseaba llegar al gol con urgencia. Finalmente ese gol llegó. Y cuando creímos que la ventaja iba a liberar a Racing de su atadura de nervios, cuando teníamos la casi seguridad de que Universitario se entregaba, sucedió lo increíble. Mostrando nítidamente su gran CONDUCTA DE JUEGO, apenas Racing les dio resuello los peruanos tomaron A SU MODO "la manija" del partido. Y en diez minutos finales jugados con calidad y una razonable dosis de fortuna convirtieron una hermosa maniobra colectiva en el gol del empate y aprovecharon un rebote para ganar sobre la hora. Racing había tenido no menos de cuatro rebotes tanto o más favorables en la boca del arco de Correa. Y no pudo o no supo cristalizarlos en la red. Pero el vuelco increíble, el resultado inesperado, la derrota que nadie hubiera podido imaginar quedó decretada cuando el partido llegaba al final. Avellaneda esperaba festejar esa noche la victoria que prácticamente le aseguraba la clasificación a Racing. Y asistió, atónita, a una derrota que no estaba en los cálculos de nadie... Universitario, que había bajado a Buenos Aires con la esperanza de arañar siquiera un punto de los cuatro que debía disputar, se llevaba los cuatro... Racing se encontraba, de pronto, al borde de la eliminación de la Copa, sin alcanzar la posibilidad de disputar la final...



EL MOMENTO MAS AMARGO:

RIVER EMPATA CON LA "U" EN LIMA

Por curioso designio del fixture y de la marcha del torneo, fue River, el otro participante argentino en la Copa, quien le dio a Racing la gran chance de clasificarse. Nuestro subcampeón fue a Lima con una remota posibilidad para la cual necesariamente tenía que ganar. No lo consiguió, pero su empate alcanzó para que Universitario no sacara ventajas sobre Racing. Fue un partido intenso, muy bien elaborado por River que sólo en 15 minutos iniciales de la segunda etapa, ofreció peligrosas ventajas a su rival. El penal contenido por Gatti a Chumpitaz casi al final del primer tiempo, fue el instante decisivo de un partido decisivo. Y la demostración más brillante del arquero que fue una de las figuras de la cancha. Además, el equipo mostraría luego una fortaleza anímica y un caudal futbolístico que hacía tiempo no mostraba, al dar vuelta un panorama adverso en juego y en resultado. El gol de Cubilla decretó la paridad y luego varias situaciones favorables de gol se diluyeron por cuestión de centímetros. A partir de ese 2-2, a Racing sólo le preocupaba no perder. El alivio agrandaba la confianza.



EL PARTIDO DECISIVO:

LA GRAN CAMPAÑA

El 5 de marzo Racing inició su actuación en la Copa Libertadores de América —había intervenido anteriormente en 1962—, cumpliendo una brillante campaña al ser finalista por primera vez. Después de 17 jornadas Racing ganó 15 partidos, empató 2 y perdió 2, con 42 goles a favor y 13 en contra. Obtuvo el 82,35 % de los puntos en juego, rendimiento que es el mejor registrado por los 19 clubes intervinientes; además, Racing tiene la mayor cantidad de goles, 42 (promedio de 2,47 por partido), el mejor promedio defensivo, 13 tantos en contra (0,76 por encuentro), un excelente gol average (3,23) y un jugador de su equipo, RAFFO, es el goleador del torneo. Son hechos claros, con estos testimonios concretos y elocuentes.

Presencias: 21 jugadores actuaron en los 17 partidos jugados por la rueda de clasificación y semifinales. Solamente Roberto Alfredo Perfumo actuó en todos (17), siendo ésta la nómina: Rulli y Cárdenas, 15; Basile, Martín, Maschio, Raffo y J. J. Rodríguez, 14; Mori, 13; Cejas y Díaz, 12; Parenti, 11; Cardoso, 7; Chabay, 6; Martinoli y Rambert, 5; Manillo, 4; Spilinga y Vilanoba, 3; L. Carrizo, 2, y Cáceres, 1.

Exceptuando los partidos con 31 de Octubre (0-3 en La Paz) y River (3-1 en Avellaneda) en todos los otros efectuó un cambio.

Goleadores: 10 hombres convirtieron los 42 tantos siendo Raffo el goleador del equipo y la Copa con 13 tantos; luego Cárdenas con 7; Maschio, 6; J. J. Rodríguez, 5; Rambert, Cardoso, Parenti, Martinoli, 2; Díaz, Basile y Perfumo (de penal), 1.

RESPUESTAS

(De la página 37)

1. El zaguero Peloso, que anotó 10 goles, fue el scorer máximo del equipo.
2. Dañil, Chalú, Cap y Diego Bayo.
3. En los 11 partidos disputados, sólo ganaron 2 locales (Estudiantes y Banfield), quienes se impusieron por el mismo score (1-0) con goles logrados sobre la hora.
4. Fue el único campeón del profesionalismo que tuvo más puntos que goles a favor.
5. Angel Zubieta, quien jugó 354 partidos.
6. Erico en 1937, Barrera en 1938 y D'Alessandro en 1940.
7. River Plate por única vez en el profesionalismo, no figuró entre los cinco primeros.
8. Barrios, Sanguinetti y Mesías; Vianna, Silveira y Chabay; Borges, Douksas, W. Gómez, Severino Varela y Dorado.

RESPUESTAS PARA RECORDAR

Jugaron en Racing: Salomón, E. García y Marvezzi.
Lo hicieron en Huracán: Estrada, Alberti y Roberto Sbarra.
Descendieron, Salomón con Talleres en 1938 y Pedernera con Atlanta en 1947.
El único que integró un equipo campeón de primera "B" fue A. Sastre quien defendió a Gimnasia y Esgrima en 1947, teniendo como técnico a Roberto Sbarra.

Respuesta a SI UD. FUERA EL ARBITRO
Como la pelota ya estaba fuera de los límites del campo cuando se produjo la infracción, el juez sólo otorgará un tiro de esquina.

LA COPA

FECHA, LUGAR, ARBITRO	RIVALES	SCORE	EQUIPOS	GOLES	COMENTARIO	LA FIGURA
8-3-67 A. Coerezza (Arg.) Buenos Aires	RACING	2	RACING: Cejas; Perfumo, Díaz; Martín, Mori, Basile; Cardoso, Rulli, Raffo, J. J. Rodríguez (Martinoli), Maschio.	Raffo Maschio	Racing estuvo en la versión 1966, reforzándose su plantel de cabeceadores con la presencia de Raffo. Los dos goles llevaron el sello inconfundible del campeón. Grandes ventajas de River en su "línea de 4", especialmente en el juego de alto. Importante el foul de Díaz a Solari, quitando movilidad. Racing no dejó dudas.	RUBEN DIAZ
	RIVER PLATE	0	RIVER: Gatti; Guzmán. Vieitez; Bordón, Bayo, Matosas; Solari (D. Onega), Sarnari, Lallana, E. Onega, Mas.			
15-3-67 W. Zárate (Parag.) La Paz	31 DE OCTUBRE	3	31 DE OCTUBRE: Alvarez; Cayo, Larrazábal; Avila, Fresco, Ballivián; Salas, Rada, Gutiérrez, Quinteros, Yepez.	Ballivián Quinteros Yepez	La influencia de la altura fue tremenda. Tres puntos básicos estuvieron en la más precisa interpretación de lo desconcertante: Perfumo, Basile y Díaz. Rulli fue la única imagen "digna", y Maschio, Cardoso y Spilinga tuvieron algunos aciertos. Los bolivianos contaron con muchísimas opciones de gol. Racing: nada más que la sombra . . .	BALLIVIAN
	RACING	0	RACING: Cejas (Spilinga); Perfumo, Díaz; Martín, Basile, Chabay; Cardoso, Rulli, Raffo, Maschio, Martinoli.			
26-3-67 C. Robles (Ch.) Medellín	RACING	2	RACING: Cejas; Perfumo, Díaz; Martín. Mori, Basile; Raffo, Rulli (Parenti), Cárdenas, J. J. Rodríguez, Maschio.	Maschio Raffo	Racing no encontró claridad. Corrió todas las pelotas. La búsqueda constante tuvo su premio con dos goles "sacados de la galera". Racing tuvo fallas atrás en el primer tiempo: los colombianos manejaron el medio juego porque Maschio estuvo muy solo. Fue el triunfo del ritmo indeclinable. Cejas atajó un penal a Corbatta.	BASILE
	INDEPENDIENTE DE MEDELLIN	0	INDEPENDIENTE MEDELLIN: Rodríguez; Galeano, García; Avila, Agudelo, Etcheverry; Rodríguez, Corbatta, Devani, Molina, Cadavid.			
29-3-67 C. Robles (Ch.) Bogotá	RACING	2	RACING: Carrizo; Perfumo, Díaz; Martín, Mori. Basile; Raffo, Rulli, Cárdenas, J. J. Rodríguez (Rambert), Maschio.	Maschio (2)	El trajinar de Rulli y Mori disimuló la flojedad de Maschio en el armado. Basile accionó con tanta generosidad que no sólo pudo cubrir los yerros de Perfumo, sino que se proyectó, puso la pierna fuerte y contagió a los compañeros. Racing apabulló. Fue solidez.	BASILE
	INDEPENDIENTE DE SANTA FE	1	INDEPENDIENTE SANTA FE: Centurión (Ayala); Galeano. Marín; Cardoso, Waltinho, Pérez; Cañón, Díaz, Piñeros (Padilla), Gamboa, Gelson.	Gamboa		
5-4-67 D. Larrosa (Parag.) La Paz	RACING	2	RACING: Carrizo; Perfumo, Díaz; Manilo, Mori, Chabay; Cardoso, Rulli, Raffo, Parenti, Rambert (Cárdenas).	Cardoso Raffo	Racing ganó sin objeciones y borró la pésima impresión que dejó con 31 de Octubre. Tocó la pelota, contra el piso, sin arriesgarla en cesiones largas y sin exigirse en piques insensatos. Caminó la cancha, ubicó a Cardoso y Raffo en los laterales y monopolizó la pelota en el medio. Hizo dos goles y se fue al fondo. Usó el mejor manejo.	RAFFO
	BOLIVAR	0	BOLIVAR: López; Rojas, Di Lorenzo; Vargas. Reyes, Alvarez; Blacut, Costa, Taritolay, Franco, Molinedo (Aramayo).			
18-4-67 H. Ortiz (Parag.) Buenos Aires	RACING	5	RACING: Spilinga; Perfumo, Díaz; Martín, Mori, Basile; Martinoli. Parenti, Cárdenas. J. J. Rodríguez, Maschio (Rambert).	Díaz Basile Martinoli (2) Rambert	Racing arrancó algo "frenado". Aumentó su ritmo y su fuerza cuando se lo propuso. Ejerció una enorme superioridad de campo que se reflejó en el score. Refirmación de la importancia de Díaz en la dinámica de los albicelestes. En el DIM, el valor más interesante fue el argentino Devani, tocando y en el gol.	RUBEN DIAZ
	INDEPENDIENTE DE MEDELLIN	2	INDEPENDIENTE MEDELLIN: Rodríguez; Zalazar, Avila; Etcheverry. Galeano, Juárez; Jaramillo. Corbatta. Devani. P. Rodríguez (Colonia), Cadavid.	Devani Colonia		
20-4-67 D. Larrosa (Parag.) Buenos Aires	RACING	4	RACING: Cejas; Perfumo, Díaz; Martín, Mori, Basile; Cardoso, Rulli, Cárdenas (J. J. Rodríguez). Raffo, Maschio.	Cárdenas Raffo (2) Cardoso	Una demostración más del positivismo del campeón "desprolijo". En los momentos en que era apurado, forzaba la marcha y era contundente. En el manejo de las "etapas" del partido, el desempeño de Maschio tuvo matices brillantes. Un gol espectacular de Cardoso y uno de calidad por Raffo. Racing dio impresión de unidad.	MASCHIO
	INDEPENDIENTE DE SANTA FE	1	INDEPENDIENTE SANTA FE. Ayala; Galeano, Marín; Cardoso, Piñeros, Odymar (Pérez); Waltinho, Cañón, Klinger, Gamboa, Díaz.	Basile (e.c.)		
2-5-67 C. Acuña (Ch.) Buenos Aires	RACING	6	RACING: Cejas; Perfumo, Manilo; Chabay, Mori (Vilanoba), Basile; Cardoso, Parenti. Cárdenas, J. J. Rodríguez, Maschio.	Cárdenas (3) Perfumo (P) Parenti Maschio	Fue una venganza con exceso. En el primer tiempo ya había logrado a favor el resultado en contra que tuvo en el primer partido. Su ritmo y solvencia le permitieron contar con tantas opciones de gol que pudieron hacer más notoria la diferencia. En la segunda parte aparecieron los rudimentos de su fútbol cuando se hace pausado.	MORI
	31 DE OCTUBRE	0	31 DE OCTUBRE: Alvarez; Cayo, Larrazábal (Soria); Ferrufino. Avila, Guzmán; Rada, Salas, Gutiérrez, Quinteros, Yepez.			

PASO A PASO

FECHA, LUGAR, ARBITRO	RIVALES	SCORE	EQUIPOS	GOLES	COMENTARIO	LA FIGURA
4-5-67 C. Acuña (Chile) Buenos Aires	RACING	6	RACING: Spilinga; Perfumo, Manilo; Chabay, Rulli, Basile (Vilanoba); Martinoli, Parenti, Cárdenas, J. J. Rodríguez, Rambert.	Cárdenas (3) Rambert J. J. Rodríguez Parenti	Racing otorgó el handicap de reservar a hombres fundamentales como Cejas, Díaz, Mori, Martín y Maschio. Pero la goleada se repitió. Hubo goles de gran factura y fue aleccionador el desempeño de Vilanoba cuando debió reemplazar a Basile en la última línea. Bolivar estuvo por debajo de su nivel.	PERFUMO
	BOLIVAR	0	BOLIVAR: Lafuente; Rojas, Vargas; Wills, Di Lorenzo, Alvarez; Aramayo (Franco), Costa, Blacutt, Taritolay, Castillo.			
11-5-67 A. Coerezza (Arg.) Buenos Aires	RIVER PLATE	0	RIVER PLATE: Carrizo; Matosas, Grispo; Sainz, Bayo, Guzmán (Panizo); Cubilla, Sarnari, Lallana, D. Onega, Mas.		El público, el poco público que la televisión no llegó a quitar, salió defraudado. Racing no fue Racing sin las presencias de Basile, Mori, Maschio, J. J. Rodríguez y Díaz. River fue Matosas por su movilidad y su limpieza y Amadeo como el iniciador más apto desde el fondo. El espectáculo fue muy pobre. River no salió de lo suyo.	PERFUMO
	RACING	0	RACING: Spilinga; Perfumo, Manilo; Martín, Rulli, Chabay; Cardoso, Parenti, Cárdenas, Raffo, Rambert (Cáceres).			
SEMIFINALES						
2-6-67 A. Bossolino Buenos Aires	RIVER PLATE	0	RIVER PLATE: Carrizo; Panizo, Matosas; Sainz, Zywica, Guzmán; Cubilla, Solari (Bayo), D. Onega, Cruz, Mas.		Partido mediocre. Se jugó en un terreno demasiado barroso. No podía haber pelotas al claro ni piques sorpresivos. Sin embargo, el campeón tuvo dinámica. Le faltó asociarse para llegar con claridad a la definición. River tampoco supo llegar, pero se plantó mejor en el campo por el trabajo de Matosas. Demasiados rebotes y aglomeración en las dos áreas.	PERFUMO
	RACING	0	RACING: Cejas; Perfumo, Díaz; Martín, Mori, Basile; Raffo (Parenti), Rulli, Cárdenas, J. J. Rodríguez, Maschio.			
8-6-67 I. Ramírez (Parag.) Lima	RACING	2	RACING: Cejas; Perfumo, Díaz; Martín, Mori, Basile; Raffo, Rulli, Cárdenas, J. J. Rodríguez (J. Cardoso), Maschio.	Raffo (2)	El prematuro gol de los peruanos no abatió a Racing. Apeló a todas las reservas espirituales para sobreponerse al control del juego y del score. Challe y Cruzado, en gran producción inicial, monopolizando el medio campo y Casaretto en la recepción. La línea de 4 de Racing se adelantó. Maschio salió de la raya y Rulli tapó. Maschio y Díaz sin participación ofensiva.	CEJAS
	UNIVERSITARIO	1	UNIVERSITARIO: Correa; González, La Fuente; Fuentes, Chumpitaz, Cruzado; Calatayud, Challe, Casaretto, Uribe, Lobatón.	Casaretto		
15-6-67 R. Argu Filho (Brasil.) Buenos Aires	RACING	1	RACING: Cejas; Perfumo, Díaz; Martín, Mori, Basile; Raffo, Rulli, Cárdenas (Parenti), J. J. Rodríguez, Maschio.	Maschio	El partido tuvo un vuelco increíble en los diez últimos minutos. Universitario impuso, en ese lapso, más pierna y más fútbol. El despliegue de energías de Racing fue violento, pero tuvo poca claridad. Influyó mucho el penal que Perfumo no convirtió porque aumentó los nervios y la desesperación. Racing no supo conservar la pelota. El gol de Challe fue una obra maestra.	RULLI
	UNIVERSITARIO	2	UNIVERSITARIO: Correa; González, Fuentes; La Fuente, Chumpitaz, Cruzado; Calatayud, Challe, Casaretto, Uribe, Rodríguez.	Challe Calatayud		
22-6-67 D. Larrosa (Parag.) Chile	RACING	2	RACING: Cejas; Perfumo, Díaz; Martín, Mori, Basile; Raffo, Rulli, Cárdenas (Parenti), J. J. Rodríguez, Maschio.	Raffo (2)	Racing se mantuvo en posición conservadora desde el gol de Raffo. La línea de 4 se quedó en el fondo y Cárdenas fue reemplazado por Parenti. Racing pretendió enfriar. No hubo ritmo, ni cabezazos masivos en función de ataque arrollador. Frente a esa expresión pálida, el chileno Valdez cubrió la cuota de calidad.	CEJAS
	COLO COLO	0	COLO COLO: Kusmanic; Valentini, Clariá; Montalva, Cruz, Aravena; Moreno, Valdez, Zelada, Beiruth, Astudillo.			
28-6-67 A. Moraes Veira (Brasil.) Buenos Aires	RACING	3	RACING: Cejas; Perfumo, Díaz; Martín, Mori, Vilanoba; Raffo (Martinoli), Rulli, Cárdenas, J. J. Rodríguez, Maschio.	J. J. Rodríguez (3)	En los primeros cuarenta y cinco minutos Racing pretendió ser el equipo revolucionario. Todos (excepción de Maschio y Martín) estuvieron en la versión 1966. En la segunda parte quiso retener y desnudó su falta de familiaridad, de esencia, para hacerlo. Tocando, los chilenos impresionaron mejor, mostrando neta evolución. El "Yaya" se reencontró con la red.	RULLI
	COLO COLO	1	COLO COLO: Storch; Valentini, Clariá (Leppe); Montalva, Cruz, Aravena; Moreno, Valdez, Bravo, Beyruth, Astudillo.	Beyruth		
12-7-67 A. Coerezza (Arg.) Buenos Aires	RACING	3	RACING: Cejas; Perfumo, Chabay; Martín, Rulli, Basile; Raffo, Parenti, Cárdenas, J. J. Rodríguez, Maschio.	J. J. Rodríguez Raffo (2)	River ya no tenía posibilidades. Esa misma noche, "Uni" le había ganado a Colo Colo. Racing tenía que ganar. Los hombres de River no mostraron predisposición para la lucha (excepción de Morcillo y Cruz) y los afanes ofensivos de los campeones se vieron enormemente facilitados.	RAFFO
	RIVER PLATE	1	RIVER PLATE: Gatti; Dominichi, Vieitez; Morcillo, Bayo, Guzmán; Cubilla, Matosas, Lallana, Delem, Cruz (Pérez).	Cruz		



COLECCION SPORT

AGOSTO 1967

INDEPENDIENTE

Parados: FERREYRO, SANTORO, MONGES, PAVONI, ACEVEDO, PASTORIZA.

Agachados: BERNAO, SAVOY, MURA, DIEGUEZ, TARABINI.

Creado para ganar!

Así, tal cual usted lo ve desplazarse pujante y veloz por rutas y circuitos durante las carreras de TC. Así, con igual potencia y rendimiento, con la misma velocidad y precisión. Así, con el motor Tornado Interceptor, la caja ZF y la suspensión Link Bar, y es el mismo TORINO que usted encontrará en cualquiera de nuestros Concesionarios. Recuerde que TORINO fue creado para ganar. Producto de calidad de la empresa automotriz más importante de Latinoamérica:

INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA



TORINO

380 - 380 w

NUCLEO